** Année 1952. — N° 33 C. R. Le Numéro : 15 francs. Mercredi 9 Avril 1952. **

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :
MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **600 fr.** ; ÉTRANGER : **1.600 fr.**
(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1952 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 30e SEANCE

Séance du Mardi 8 Avril 1952.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 863).
2. — Transmission d'un projet de loi (p. 864).
3. — Dépôt de propositions de loi (p. 864).
4. — Dépôt d'une proposition de résolution (p. 864).
5. — Dépôt d'un rapport (p. 864).
6. — Décès de M. Gustave Sarrien, sénateur du Cher (p. 864).
MM. le président, Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et du commerce.
7. — Renvoi pour avis (p. 865).
8. — Dépôt de questions orales avec débat (p. 865).
9. — Candidature à la commission du plan d'équipement d'hygiène sociale (p. 865).
Présidence de Mme Gilberte Pierre-Brossolette.
10. — Questions orales (p. 865).
Finances et affaires économiques:
Question de M. Péridier. — MM. Guy Petit, secrétaire d'Etat à la présidence du conseil; Péridier.
Question de M. Deutschmann. — MM. le secrétaire d'Etat, Deutschmann.
Question de M. Armengaud. — MM. le secrétaire d'Etat, Armengaud.
Industrie et commerce:
Question de M. Boulangé. — MM. Jean-Marie Louvel, ministre de l'industrie et du commerce; Boulangé.
France d'outre-mer:
Question de Mme Marcelle Devaud. — M. le ministre de l'industrie, Mme Marcelle Devaud.
11. — Retrait d'un projet de loi de l'ordre du jour (p. 870).
12. — Réforme d'exploitation des lignes d'intérêt secondaire de la S. N. C. F. — Adoption d'une proposition de résolution (p. 870).
Discussion générale: MM. Aubert, rapporteur de la commission des moyens de communication; Pellenc, Chazette, Dutoit, Jean-Eric Bousch, André Morice, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.
Passage à la discussion de l'article unique.
Contre-projet de M. Dutoit. — MM. Dutoit, Bertaud, vice-président de la commission des moyens de communication. — Rejet, au scrutin public, de la prise en considération.
Contre-projet de M. Chazette. — MM. Chazette, le ministre, le rapporteur. — Rejet, au scrutin public, de la prise en considération.
MM. le rapporteur, Pellenc.
Adoption, au scrutin public, de l'article modifié et de la proposition de résolution.
13. — Commission du plan d'équipement d'hygiène sociale. — Nomination d'un membre (p. 880).
14. — Retrait d'une proposition de résolution (p. 880).
15. — Dépôt d'un rapport (p. 880).
16. — Règlement de l'ordre du jour (p. 880).

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures quinze minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 3 avril 1952 a été affiché et distribué.
Il n'y a pas d'observation ?...
Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

TRANSMISSION D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le président de la République à ratifier le protocole relatif à la signalisation routière signé à Genève le 19 septembre 1949.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 181, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. (*Assentiment.*)

— 3 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Vourc'h une proposition de loi tendant à faire bénéficier les militaires n'ayant jamais appartenu aux cadres de l'armée active et qui, à la faveur des guerres 1914-1918 et 1939-1945, totalisent au moins 15 ans de services, d'une pension proportionnelle à la durée de leurs services. (Loi du 16 avril 1930.)

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 178, et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

J'ai reçu de MM. Georges Pernot et Boivin-Champeaux une proposition de loi tendant à modifier l'article 39 de la loi du 29 juillet 1881 portant interdiction de rendre compte d'aucun procès en diffamation ou en injures.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 182, et distribuée. Conformément à l'article 14 de la Constitution, elle sera transmise au bureau de l'Assemblée nationale.

— 4 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de Mme Jacqueline Thome-Patenôtre une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi prévoyant l'institution de l'épargne construction dans le but de faciliter la constitution de l'apport personnel en vue de l'accession à la propriété.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 180, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la reconstruction et des dommages de guerre. (*Assentiment.*)

— 5 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Georges Maire un rapport fait au nom de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, complétant la loi n° 51-1372 du 1er décembre 1951 tendant à permettre, à titre provisoire, de surseoir aux expulsions de certains occupants de bonne foi (n° 139, année 1952).

Le rapport sera imprimé sous le n° 179 et distribué.

— 6 —

DECES DE M. GUSTAVE SARRIEN, SENATEUR DU CHER

M. le président. Mes chers collègues (*MM. les ministres, Mmes et MM. les sénateurs se lèvent*), jeudi dernier, ont eu lieu, à Cerdon, aimable village du Loiret, les obsèques de Gustave Sarrien, décédé après des semaines d'une angoissante maladie.

Nous nous doutions, hélas! que notre collègue était très sérieusement atteint. Depuis le mois de janvier, il ne participait plus à nos travaux.

Prenant souvent de ses nouvelles, je voyais se développer les progrès implacables de la maladie qui devait l'emporter.

Gustave Sarrien était né, il y a tantôt soixante et onze ans, à Bourbon-Lancy, dans la Saône-et-Loire. Son père était consul général, et son oncle fut l'éminent homme d'Etat qui, opposant à l'Empire, puis engagé volontaire et capitaine des mobiles en 1870, fut député, sénateur de Saône-et-Loire, plusieurs fois ministre, et devint président du conseil en 1906.

La brillante carrière de l'oncle eut une influence profonde sur celle de son jeune neveu qui, toute sa vie, resta fidèle à l'idéal hérité de sa famille, se résumant ainsi: Patrie et République.

Auprès du président Ferdinand Sarrien dont le nom est lié à la vie politique des quarante premières années de la Troisième République, le jeune Gustave affermit ses convictions républicaines et l'intransigeant patriotisme qui dominèrent toute son existence; il acquit le goût des affaires publiques, ce qui le conduisit, plus tard, à briguer les suffrages populaires.

La vie de notre collègue offre une synthèse des plus solides qualités du fonctionnaire public, du patriote et de l'homme politique.

Il fit d'abord carrière comme fonctionnaire du ministère de l'agriculture, où il était entré dès qu'il eut obtenu sa licence en droit à la faculté de Paris, en 1908. Il gravit tous les échelons de la hiérarchie, jusqu'au grade d'inspecteur général de l'agriculture.

Il s'intéressa spécialement à l'institution, encore à ses débuts, du crédit agricole qui est à la base du développement actuel de notre agriculture. Il avait compris que le paysan français, alors isolé et sans appui, ne pouvait seul faire face aux difficultés et aux dépenses imposées par sa profession, et qu'il fallait mettre à sa disposition une aide financière puissante pour qu'il pût moderniser son exploitation et étendre ses cultures. Aussi s'attacha-t-il avec foi et ardeur à la création et au perfectionnement de cette œuvre.

Le Gouvernement, reconnaissant les mérites du fonctionnaire dévoué et perspicace, le nomma chevalier de la Légion d'honneur en 1925.

Ses occupations administratives ne l'empêchèrent pas cependant de se mettre au service de la petite commune qu'il avait choisie comme lieu de résidence. Il devint conseiller municipal, puis maire de Cerdon, et président du syndicat agricole local.

La guerre, puis la défaite, devaient bouleverser une vie si bien ordonnée, et si exactement remplie.

D'autres tâches, combien plus rudes, plus émouvantes aussi, l'attendaient!

Dès l'armistice, il est frappé par le gouvernement de Vichy dans les deux activités qui lui sont le plus chères: il est mis à la retraite d'office comme inspecteur général de l'agriculture et révoqué de ses fonctions municipales.

L'injustice ne l'abat pas. Il ne se résigne pas à l'inactivité imposée au mépris de tant d'années de travail opiniâtre, silencieux et désintéressé.

Le patriote est ulcéré. Le démocrate, révolté.

Il décide de résister.

Résister à l'ennemi, dont il n'accepte pas la loi; résister à l'Etat français, qu'il juge incapable et complice.

Aussitôt, il prend part à l'un des mouvements de résistance de sa région, et pendant toutes ces années sombres, il va lui donner le meilleur de lui-même.

Son moral est élevé, son courage tranquille et ferme; son dévouement tel que, dès 1943, ses camarades de la clandestinité le désignent, au Gouvernement provisoire de la République siégeant à Alger, comme futur préfet du Cher.

Le 7 septembre 1944, dès la libération du département, il est installé à ce poste par le président du comité de libération de Bourges, son compagnon de lutte, notre collègue, le président Marcel Plaisant.

Resté pendant près de deux années à la préfecture du Cher, Gustave Sarrien y affirme les qualités d'un administrateur énergique et avisé, équitable et sans esprit partisan. Il parvient par une autorité probe, un sens aigu de l'humain, à surmonter, à une époque combien troublée, les multiples difficultés de tous ordres qu'eurent à résoudre ces préfets de la libération, qui, victimes de passions contradictoires, ont été trop souvent accusés de velléités dictatoriales par les uns, de tiédeur pusillanime par d'autres.

Ceux qui l'ont vu à l'œuvre savent qu'à la libération, le département du Cher n'a connu ni les exactions, ni les vengeances personnelles qui accompagnent parfois les périodes révolutionnaires.

En plein accord avec le comité de libération du Cher, il sut faire respecter la légalité républicaine.

Ses concitoyens ne l'oublièrent pas. Et, dès novembre 1946, ils envoyèrent Gustave Sarrien siéger au Conseil de la République; le collège sénatorial du Cher lui renouvelait sa confiance en 1948.

Ils l'avaient élu, entre temps, conseiller municipal de Bourges et président de la caisse régionale de crédit agricole mutuel du Cher, consécration de sa compétence et de son dévouement à la cause de l'agriculture.

Dès son arrivée parmi nous, Gustave Sarrien, inscrit au groupe du rassemblement des gauches républicaines, renoue avec les traditions de son oncle qui fut plusieurs fois ministre de l'intérieur; il demande à faire partie de la commission de l'intérieur. Il fut également membre de celle du ravitaillement et des boissons.

C'est toutefois dans la première qu'il donna sa mesure. Aussi, ses collègues, rendant hommage à son autorité et à son expérience, l'élirent-ils successivement vice-président, puis président de la commission de l'intérieur.

Ses interventions à la tribune portèrent surtout sur les questions relatives au statut de l'administration préfectorale, à la réorganisation des compagnies républicaines de sécurité, à l'institution de l'assemblée algérienne.

Il fut appelé à présider la mission que vous aviez designée pour aller enquêter à Madagascar, à la suite des demandes en autorisations de poursuites faites contre des conseillers de la République représentant la Grande Ile.

Je sais quel drame de conscience il connut alors. Pour mieux vous informer, il considérait qu'il devait aller sur les lieux mêmes où s'étaient déroulés ces douloureux événements. Mais voici, mes chers collègues, qui vous donnera la mesure de son abnégation et de son sens du devoir. Au moment de partir, il me demanda de le recevoir. Avec un calme apparent qui cachait mal une vive inquiétude, il m'expliqua que madame Sarrien, très gravement atteinte, risquait de s'éteindre pendant son absence.

« Mais alors, lui dis-je, faites-vous remplacer par un autre membre de votre commission. »

Il me répondit: « Mes collègues m'ont désigné pour remplir cette mission, qui est importante et grave; je ne puis me dérober; mes convenances personnelles passent après. »

Mon insistance resta vaine.

« Je suis venu, ajouta-t-il, pour vous demander seulement de rester en rapports avec ma famille pendant mon absence, afin de me prévenir aussitôt si survient, hélas, l'événement que je redoute. »

Puis, il partit.

Ses appréhensions étaient justifiées; car peu de jours après, je fis télégraphier la triste nouvelle au président Georges Pernot, pour la lui transmettre.

Tout Sarrien est là. Simplicité, rigueur d'esprit sous un visage sans cesse souriant; force d'âme sans raideur; volonté toujours tendue mais tempérée d'humaine sensibilité.

Après Labrousse, Delthil, il nous quitte lui aussi, laissant dans nos mémoires le souvenir d'une silhouette mince et vive, d'un visage franc et cordial, d'un esprit dont la causticité teintée de fine bonhomie avivait, sous le lorgnon aigu, le malicieux regard. La pointe d'accent qu'il avait gardée de son Morvan natal ajoutait au charme curieux de son expression.

Retiré depuis près de deux mois dans sa propriété de Cerdon, où, arboriculteur passionné, il avait collectionné, au long des années, les essences les plus diverses et les plus rares, il y rencontra la mort avec plus de douceur sans doute qu'ailleurs.

Si le Morvan l'avait vu naître, le Berry l'avait affectueusement adopté et c'est en sa terre accueillante qu'il avait désiré reposer.

Que sa famille accueille la nouvelle expression de nos condoléances.

Que ses amis du groupe du rassemblement des gauches républicaines, frappé par trois deuils successifs, en un si court délai, que ses amis de Cerdon et du Cher, restent assurés de la sympathie vivement attristée de notre Assemblée, à laquelle il me sera, sans doute, permis de joindre celle d'une personnelle amitié.

M. Jean-Marie Louvel, *ministre de l'industrie et du commerce.* Je demande la parole.

M. le préident. La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. le ministre. Le Gouvernement s'associe au deuil qui a frappé le Conseil de la République en la personne de M. Gustave Sarrien et prie le Conseil, par ma voix, de bien vouloir agréer l'expression de ses vives condoléances.

— 7 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission de la marine et des pêches demande que lui soit renvoyée pour avis la proposition de résolution de MM. Estève, Rupied et Paul Robert, tendant à inviter le Gouvernement à accorder des secours d'urgence aux ostréiculteurs victimes des tempêtes des 28 et 29 mars 1952 ayant éprouvé les installations de la baie du Mont-Saint-Michel, et notamment de Cancale (n° 170, année 1952) dont la commission de l'agriculture est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Le renvoi, pour avis, est ordonné.

— 8 —

DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Conseil de la République que j'ai été saisi des questions orales avec débat suivantes:

I. — « M. Vincent Rotinat demande à M. le ministre de la défense nationale dans quelle mesure a été réalisé le programme de réarmement exposé par M. le ministre de la défense nationale en janvier 1951, et quelle est la politique militaire actuelle du Gouvernement dans le cadre des engagements internationaux d'une part et de la défense de l'Union française d'autre part. »

II. — M. André Litaise expose à M. le président du conseil, ministre des finances et des affaires économiques, que l'office des changes procède actuellement à des poursuites contre des personnes qu'il accuse d'infraction à la réglementation des changes, parce qu'elles auraient abusivement demandé et obtenu des francs suisses sous le couvert de facilités accordées aux touristes se rendant à l'étranger; que les faits incriminés n'ont pu prendre une trop réelle importance qu'en raison de la longue carence à leur égard de l'administration compétente, cependant dûment alertée en temps utile par les autorités qualifiées; qu'ainsi ont été gaspillés des millions de francs suisses dont l'office des changes est aujourd'hui contraint de refuser le bénéfice à nos industries de transformation pour le payement des matières premières et de l'outillage étrangers indispensables à l'alimentation de leur commerce d'exportation.

Et il demande:

1° Sur quelles bases légales l'office fonde ses poursuites;

2° Quelles sanctions seront prises contre les fonctionnaires dont l'inattention à des faits cependant aveuglants a permis la dilapidation d'une masse considérable de devises appréciées;

3° Si, devant une telle démonstration de l'impuissance administrative à défendre efficacement la monnaie nationale, il est encore opportun de maintenir une réglementation plus répressive que préventive, et génératrice d'une paperasserie foisonnante et coûteuse.

III. — M. Georges Pernot demande à M. le garde des sceaux, ministre de la justice, quelles mesures le Gouvernement compte prendre ou provoquer pour que les fonctions de juge d'instruction ne soient confiées qu'à des magistrats expérimentés, dont l'indépendance vis-à-vis du parquet soit pleinement assurée, et pour qu'au cours de l'instruction préparatoire, soient respectées les garanties auxquelles a droit tout individu qui, accusé d'une infraction, est présumé innocent jusqu'à ce que sa culpabilité ait été légalement établie.

Conformément aux articles 87 et 88 du règlement, ces questions orales ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date des débats aura lieu ultérieurement.

— 9 —

CANDIDATURE A LA COMMISSION DU PLAN D'EQUIPEMENT D'HYGIENE SOCIALE

M. le président. J'informe le Conseil de la République que la commission de la famille, de la population et de la santé publique a fait connaître à la présidence le nom du candidat qu'elle propose pour siéger à la commission du plan d'équipement d'hygiène sociale et en assurer la vice-présidence (application du décret du 18 mars 1952).

Cette candidature va être affichée et la nomination aura lieu conformément à l'article 16 du règlement.

(Mme Gilberte Pierre-Brossolette remplace M. Gaston Monnerville au fauteuil de la présidence.)

PRESIDENCE DE Mme GILBERTE PIERRE-BROSSOLETTE

Vice-président.

— 10 —

QUESTIONS ORALES

Mme le président. L'ordre du jour appelle les réponses des ministres aux questions orales sans débat:

FACILITÉS A L'EXPORTATION DES VINS, SPIRITUEUX ET RAISINS DE TABLE VERS LA ZONE STERLING ET L'ALLEMAGNE

M. Jean Péridier demande à M. le ministre des affaires économiques de lui préciser:

1° Si les facilités à l'exportation pour la zone sterling qu'il a annoncées dans sa conférence de presse du mercredi 6 février 1952 s'appliqueront aux vins, spiritueux et raisins de table;

2° Les mesures qu'il compte prendre pour intensifier l'exportation de ces produits vers toutes zones, et plus particulièrement vers l'Allemagne (n° 286).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.

M. Guy Petit, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* Les avantages prévus en faveur des exportateurs ont fait l'objet de deux arrêtés du 6 février 1952 publiés au *Journal officiel* du 8. Ils ne sont pas réservés aux exportations vers la zone sterling. Seules en sont privées les exportations vers un petit nombre de marchés étrangers, l'Argentine, les pays de l'Europe de l'Est et la Chine. Ils s'appliquent à la même liste de produits.

Le premier arrêté, relatif aux charges sociales et fiscales assises sur le salaire payé par les seuls exportateurs, n'apporterait qu'une aide infime aux exportations de vins essentiellement réalisées par des négociants qui emploient peu de main-d'œuvre. Le second arrêté prévoit le remboursement des charges fiscales supportées par l'entreprise exportatrice et calculées en prenant pour base le montant des taxes à la production et sur les transactions dues par l'entreprise.

Pour cette raison, les vins, les liqueurs et les raisins de table qui ne sont pas soumis à la taxe à la production ne pourraient actuellement en bénéficier. Une étude a cependant été faite en liaison avec les services du ministère des finances pour examiner selon quelles modalités les vins pourraient bénéficier d'un remboursement des charges fiscales en prenant comme assiette le montant de la taxe unique qui le frappe, et M. Buron, prédécesseur de M. Tony Révillon, avait déjà proposé à ses collègues des finances et du budget d'apporter aux dispositions en vigueur les modifications nécessaires. M. Tony Révillon s'attachera à obtenir rapidement ce résultat.

En ce qui concerne les raisins, il n'a pas paru possible de leur appliquer un régime de cette nature. Toutefois, une étude est en cours pour en faciliter la vente à l'étranger. Le principal obstacle qui s'oppose à l'exportation des vins réside dans les contingents imposés par les pays étrangers. Les négociateurs français se sont toujours efforcés de faire accepter les contingents les plus élevés possibles, et ils s'efforceront de conserver la même attitude dans les négociations à venir, en particulier les négociations qui doivent s'ouvrir prochainement avec l'Allemagne.

Le Gouvernement pense ainsi témoigner du vif intérêt qu'il porte au soutien des exportations des produits de la viticulture.

M. Péridier. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Péridier.

M. Péridier. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse à ma question qui s'adressait plus particulièrement à votre prédécesseur. Mais les décisions prises par M. le ministre des affaires économiques dans le gouvernement précédent n'étant pas encore rapportées, il n'était pas inutile que nous connaissions le point de vue du Gouvernement actuel sur le problème de l'exportation des vins, spiritueux et raisins de table

J'ai pris bonne note que M. le ministre des affaires économiques étudiait cette question de près et envisageait, le cas échéant, de revenir sur les décisions prises tout au moins dans le domaine des vins. Je regrette toutefois qu'il ne manifeste pas d'intentions semblables pour les raisins de table.

En tout cas, je veux espérer que votre réponse apportera quelques apaisements aux viticulteurs et négociants en vins. En effet, vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, l'émotion qui s'est emparée de ceux-ci à la suite de la conférence de presse donnée par M. Buron, le 5 février dernier, au cours de laquelle, après avoir indiqué qu'il fallait intensifier les exportations à la suite du déficit considérable de notre balance commerciale et qu'il était prêt à accorder à certains produits des facilités sous forme d'exonération des charges sociales et fiscales pour la zone sterling, il donnait la liste des produits qui bénéficieraient de ces exonérations. Quelle ne fut pas la surprise des viticulteurs et des négociants en vin lorsqu'ils constatèrent que les vins, spiritueux et raisins de table ne figuraient pas dans cette liste.

Cela a paru tellement invraisemblable que, tout d'abord, on a pensé qu'il s'agissait d'un oubli; mais, par la suite, on a pu se rendre compte, d'une façon certaine, qu'il n'en était rien. En effet, comme vous l'avez rappelé, le ministre des affaires économiques du gouvernement précédent, non seulement n'envisageait pas d'étendre les facilités promises dans sa conférence de presse aux vins, spiritueux et raisins de table exportés vers la zone sterling, mais encore, par un arrêté du 6 mars dernier, il décidait de supprimer les avantages dont bénéficiaient ces produits jusqu'à ce jour pour la zone dollar. J'entends bien que vous nous indiquerez que le marché des vins, spiritueux et raisins de table, pour cette zone, n'est pas important, mais cela ne me paraît pas une raison suffisante pour leur supprimer les avantages dont ils bénéficiaient jusqu'à présent.

Je ne crains pas de dire qu'une telle mesure est une véritable brimade à l'égard de la viticulture, qui connait en ce moment une situation extrêmement difficile, et à l'égard du commerce d'exportation des vins qui, depuis la libération, malgré de nombreuses difficultés et au prix d'un très gros effort, a intensifié nos exportations, permettant ainsi la rentrée d'un grand nombre de devises.

Je me permets, monsieur le ministre, de vous rappeler très rapidement que nos exportations de vins, pour l'année 1951, se sont chiffrées à 65 milliards de francs contre 39 milliards en 1950 et, en volume, à 1.189.000 hectolitres contre 806.000 en 1950.

C'est au moment où l'on demande d'intensifier les exportations, au moment où l'on demande de faire rentrer des devises pour améliorer notre balance commerciale, que le Gouvernement prend des sanctions à l'égard du commerce qui a fait le plus pour nos exportations!

Monsieur le ministre, cette situation, aussi paradoxale qu'injuste, ne peut pas durer. Il faut que vous reveniez sur ces décisions. Il faut que, par tous les moyens, vous encouragiez les vins et spiritueux à l'exportation, et pas seulement vers les zones dollar et sterling, qui ne constituent pas nos principaux marchés, mais aussi vers tous les autres marchés étrangers, notamment vers la Suisse, la Hollande, les pays scandinaves, vers l'Allemagne, et je n'hésite pas à le dire — n'en déplaise à nos collègues communistes — vers les pays de l'Est, si ceux-ci veulent accepter nos produits agricoles et non pas seulement envisager des relations commerciales avec notre pays pour obtenir les matières premières qui leur sont indispensables pour augmenter leur potentiel militaire.

Ces encouragements, vous pouvez les donner de plusieurs façons: d'abord en poursuivant la politique d'exonération de certaines charges sociales et fiscales; vous pouvez aussi, en ce qui concerne les vins, ne pas créer de trop grandes difficultés, comme l'a fait l'administration jusqu'à ce jour, en ce qui concerne la compensation des prestations d'alcool prévues par le code du vin. Il faut également, au moment de la négociation des accords commerciaux, donner une place beaucoup plus grande aux vins, spiritueux et raisins de table et ne pas les sacrifier, comme cela a été fait il y a quelque temps, pour un accord franco-néerlandais. Enfin, il faut accorder au commerce d'exportation des vins des crédits beaucoup plus larges que ceux dont il bénéficie à l'heure actuelle.

Cette question de l'intensification de nos exportations — et ce sera ma dernière remarque — se pose surtout pour les exportations vers l'Allemagne. Vous connaissez en effet la situation. Alors que dans les échanges franco-allemands, jusqu'à ce jour, la balance commerciale était favorable à notre pays, à l'heure actuelle la situation est renversée. L'Allemagne, qui s'était endettée et avait une balance commerciale déficitaire, a trouvé le moyen d'équilibrer sa balance commerciale et, je peux le dire, au détriment de la France, puisqu'aujourd'hui, dans les échanges franco-allemands, c'est notre balance commerciale qui est déficitaire.

Il faut par conséquent, monsieur le ministre, faire quelque chose pour modifier cette situation. Comment rétablira-t-on, en notre faveur, l'équilibre de notre balance commerciale ? On ne peut le faire qu'en encourageant, qu'en intensifiant les exportations vers l'Allemagne des produits qui peuvent trouver place sur le marché allemand. Or, parmi ces produits, indiscutablement, figurent en bonne place les vins, spiritueux et raisins de table. C'est pour cette raison que vous devez envisager toutes les mesures possibles pour encourager l'exportation de ces produits. Pour cela, il suffit de vouloir.

Que l'on ne nous dise pas, monsieur le ministre, que nos vins ne peuvent pas concurrencer les vins étrangers du point de vue des prix. Cela est faux. En vertu justement des modalités de compensation prévues par le statut viticole, vous savez très bien que nos vins sont vendus à l'exportation à des prix absolument ridicules et qu'ils peuvent concurrencer tous les vins étrangers.

Il suffit par conséquent de savoir ce que veut le Gouvernement. S'il veut véritablement intensifier les exportations, si véritablement notre balance commerciale est aussi déficitaire qu'on nous le dit, et si l'on veut faire rentrer des devises, alors, je vous en supplie, monsieur le ministre, ne sanctionnez pas le commerce qui a fait le plus depuis la Libération pour augmenter nos exportations et qui ne peut pas, dans ces conditions, être tenu pour responsable du déficit de notre balance commerciale. (*Applaudissements.*)

ASSIMILATION DES SUBVENTIONS EXCEPTIONNELLES ACCORDÉES AUX COMMUNES DU DÉPARTEMENT DE LA SEINE A DES AVANCES DE TRÉSORERIE

Mme le président. M. Deutschmann signale à M. le ministre des finances et des affaires économiques l'émotion soulevée dans les municipalités du département de la Seine par la prétention de l'administration des finances qui voudrait assimiler les subventions exceptionnelles accordées aux communes sur des crédits votés par le Parlement (art. 7 de la loi du 14 septembre 1951) à des avances de Trésorerie concédées en exécution de l'article 70 de la loi du 31 mars 1932; et lui demande ce qu'il compte faire pour obvier à cette assimilation arbitraire (n° 290).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.

M. Guy Petit, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* Mesdames, messieurs, contrairement à la manière de voir de M. Deutschmann, il n'y a pas eu de la part de l'administration des finances assimilation arbitraire des subventions exceptionnelles à des avances du Trésor.

En effet, les sommes dont le remboursement est demandé correspondent, non pas à des subventions de l'Etat accordées en vertu de l'article 7 de la loi du 14 septembre 1941, mais à des avances de trésorerie attribuées en application de l'article 70 de la loi du 31 mars 1932, ainsi qu'en témoignent les décisions d'octroi.

A ce titre, les attributions dont il s'agit sont essentiellement remboursables et renoncer à leur recouvrement serait méconnaître la notion même d'avance du Trésor.

M. Marrane. Méconnaître le gouvernement de Vichy!

M. Deutschmann. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Deutschmann.

M. Deutschmann. Je remercie M. le ministre des explications qu'il vient de nous donner, mais j'ai le regret de lui dire que je ne suis pas du tout d'accord avec lui. En effet, les deux questions sont bien distinctes. En exécution de l'article 70 de la loi du 31 mars 1938 — et non pas 1932 — les communes ont la possibilité de demander des avances de trésorerie. Les communes qui n'ont pas remboursé voient, aux termes de la loi du 24 mars 1951, ces avances converties en emprunts. Mais il ne s'agit pas ici d'avances de trésorerie, il s'agit de subventions exceptionnelles dont les communes ont bénéficié sur un crédit voté par le Parlement à l'article 7 de la loi du 14 septembre 1941.

S'il ne s'agit pas de subventions exceptionnelles, je me permettrai de demander à M. le ministre pourquoi le Parlement aurait voté ces crédits. (*Très bien! très bien!*)

J'ajoute que, par une circulaire en date du 27 mars 1942, M. le ministre de l'intérieur a réglé les modalités des attributions exceptionnelles. Il est pour le moins scandaleux qu'à l'époque où l'on parle d'amnistie, on veuille récupérer sur les communes des sommes qu'elles ne doivent pas. (*Vifs applaudissements sur les bancs supérieurs de la gauche, du centre et de la droite, et sur de nombreux autres bancs.*)

INDEMNISATION DE CERTAINS INTÉRÊTS FRANÇAIS EN TCHÉCOSLOVAQUIE

Mme le président. M. Armengaud expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques:

1° Que la loi n° 51-671 du 24 mai 1951 porte ratification de l'accord franco-tchécoslovaque du 2 juin 1950, relatif à l'indemnisation de certains intérêts français en Tchécoslovaquie et organisant la répartition de l'indemnité globale forfaitaire accordée par le Gouvernement tchécoslovaque en vertu dudit accord;

2° Que l'article 2 de la loi précitée prévoit l'institution et la composition d'une commission spéciale, chargée de l'examen des dossiers de l'espèce;

3° Qu'il résulte de renseignements récemment parvenus que le président de cette commission n'ayant pu être désigné pour des questions de prestige, le Gouvernement en est réduit à déposer de nouveaux projets de loi remédiant à la situation;

Et demande ce qu'il compte faire pour obvier rapidement à la situation créée qui lèse gravement les intérêts de nos compatriotes de Tchécoslovaquie (n° 291).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.

M. Guy Petit, *secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.* La constitution de la commission de répartition prévue par la loi n° 51-671 du 24 mai 1951 s'est, en effet, comme celle des commissions prévues par les deux autres lois du 24 mai 1951 relatives aux accords similaires conclus avec la Pologne et avec la Hongrie, heurtée à des difficultés pratiques.

Ces difficultés tiennent, non à des questions de prestige concernant la présidence des commissions, mais au fait suivant: les lois stipulent que le conseiller d'Etat et le conseiller maître à la cour des comptes désignés pour faire partie des commissions de répartition pourront être en activité ou honoraires, mais elles ne précisent pas si les autres membres des commissions, magistrats à la cour de cassation et fonctionnaires désignés par le ministère des affaires étrangères, pourront être choisis parmi les magistrats honoraires ou les fonctionnaires en retraite.

Elles confient, d'autre part, la présidence des commissions à des présidents de chambres à la cour de cassation.

Or, si le premier président de la cour de cassation a pu désigner un président de chambre et un conseiller en activité en vue d'assurer la constitution de la commission chargée de répartir l'indemnité versée par le Gouvernement polonais en exécution de l'accord du 19 mars 1948 — le plus ancien des accords faisant l'objet des lois du 24 mai 1951 — il lui a paru très difficile de rendre disponibles des magistrats de même rang en activité pour l'exécution des lois concernant les accords conclus avec la Tchécoslovaquie et la Hongrie.

Pour lever ces difficultés, le Gouvernement se propose de présenter au Parlement un projet de loi rectificative des lois du 24 mai 1951. Ce projet prévoit la possibilité de désignation de tous les membres des organismes de répartition parmi des magistrats et des fonctionnaires en activité, honoraires ou à la retraite. Il tient compte de la difficulté supplémentaire que présentait l'obligation de désigner à la présidence des commissions des présidents de chambre à la cour de cassation, qui, même honoraires, sont peu nombreux, en prévoyant qu'il sera possible de désigner comme président, soit un président de chambre à la cour de cassation, soit un président de section au conseil d'Etat.

Le projet va être soumis incessamment au Parlement.

M. Armengaud. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Armengaud.

M. Armengaud. Monsieur le ministre, je vous remercie vivement de vos explications, mais j'avoue qu'elles me préoccupent quelque peu.

Il y a déjà plusieurs mois, lorsque nous avons insisté très énergiquement auprès de nos collègues de l'Assemblée nationale pour que la convention entre le Gouvernement français et le gouvernement tchèque du 2 juin 1950 soit ratifiée, nous avons constaté une certaine indifférence à l'égard de cette question et nous avons dû, en fait, attendre un an pour que cette loi soit votée. Maintenant nous sommes au mois d'avril 1952. Ainsi, depuis onze mois la commission n'a pas encore été constituée pour les raisons que vous avez indiquées, ce qui veut dire qu'une fois de plus dans ce pays la forme prévaut sur le fond.

Je pense que, dans ces circonstances, il importe avant tout, de se préoccuper des intérêts légitimes des Français; il convient donc de demander à ces hauts fonctionnaires, honoraires ou en activité, de vouloir bien, sans penser uniquement à leurs convenances personnelles, assurer la présidence et le bon fonctionnement des commissions prévues.

Vous nous dites que le Gouvernement va déposer un nouveau projet de loi. Je vous en remercie, mais s'il met autant de temps à le faire voter que pour le projet précédent, les Français expulsés de Tchécoslovaquie pour des raisons diverses, attendront encore longtemps avant de toucher les indemnités qui leur sont dues et, avec les dévaluations successives dont nous sommes honorés depuis un certain nombre d'années, les fonds versés par le gouvernement tchèque vont fondre au soleil.

Est-il normal que la forme l'emporte sur le fond et qu'uniquement pour des questions de prestige ou de convenances personnelles, on empêche les Français de recevoir les indemnités auxquelles ils ont droit? Je vous demande, monsieur le ministre, en la circonstance, de faire preuve d'autorité et de veiller à la constitution rapide du comité prévu.

Je souhaite enfin que le Gouvernement, s'il doit déposer un nouveau projet de loi pour aménager la situation, emploie la procédure d'urgence pour des questions administratives comme celles-ci, qui ne soulèvent aucune difficulté d'ordre financier.

Je lui demande donc de déposer son texte dès la rentrée parlementaire; avec la procédure d'urgence, la question peut être réglée en quelques jours. Si vous n'employez pas la procédure d'urgence, nous serons encore dans un an dans la même situation qu'aujourd'hui, au grand détriment des intérêts français. C'est pourquoi j'insiste pour que vous fassiez diligence.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil.

M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil. La question même qu'avait posée M. Armengaud, et aussi ma réponse, j'en fais l'aveu, témoigne d'un certain « byzantinisme » administratif. (*Sourires.*) Le Gouvernement s'efforcera d'y mettre fin en

faisant preuve d'autorité et d'éviter, s'il est possible, le dépôt d'un nouveau projet de loi; car, même avec la procédure d'urgence, nous ne sommes pas du tout assurés que cette loi, qui concerne un simple règlement d'ordre particulier, interviendra très rapidement. La procédure d'urgence, d'ailleurs, a souvent pour effet de retarder le vote de certaines dispositions et ce n'est que le vote sans débat qui, aujourd'hui, donne véritablement satisfaction.

C'est dans ces conditions que le Gouvernement s'efforcera, par des mesures d'autorité qu'il est qualifié pour prendre, de mettre fin à une querelle un peu périmée pour que les fonds qui doivent être répartis entre ceux qui y ont légitimement droit le soient dans des conditions normales et rapides.

M. Armengaud. Je vous en remercie, monsieur le ministre.

CRISE DE L'INDUSTRIE COTONNIÈRE FRANÇAISE

Mme le président. M. Boulangé signale à M. le ministre de l'industrie et du commerce la situation très grave dans laquelle se trouve l'industrie cotonnière;

Dans la région de Belfort notamment, où 13.000 ouvriers sont employés, deux usines ont déjà fermé leurs portes, les autres renvoient du personnel ou diminuent de 20 p. 100 la durée hebdomadaire du travail, les carnets de commande n'étant plus suffisamment fournis:

1° Les causes de la crise sont les suivantes: en raison du manque de dollars, pénurie de coton américain, qui coûte beaucoup moins cher que les cotons d'Orient;

Dumping pratiqué par certains pays étrangers, ce qui permet leurs exportations vers la France en concurrençant notre production;

Régime de l'admission temporaire, qui entraîne des fraudes considérables;

Exportations insuffisantes;

2° Cette situation est susceptible d'entraîner:

Le chômage, la misère et des troubles sociaux;

Une augmentation des prix de vente aux consommateurs français, en raison du prix trop élevé du coton d'Orient, et une diminution de la consommation;

Des difficultés accrues à l'exportation, notamment vers la France d'outre-mer;

Une baisse de la qualité;

Une crise dans le commerce textile;

3° Il demande que le Gouvernement prenne les mesures nécessaires et notamment:

En activant au maximum l'emprunt de 50 millions de dollars à l'Export Import Bank, pour permettre l'achat de coton aux prix les plus bas;

En accordant la garantie de change à cet emprunt pour permettre sa réalisation;

En supprimant la procédure d'admission temporaire des filés et tissus en France;

En maintenant l'interdiction, prise récemment, d'importer des filés et tissus étrangers en France;

En favorisant l'exportation de nos produits vers tous les pays;

En mettant en œuvre une politique d'accroissement du pouvoir d'achat des consommateurs, notamment par l'échelle mobile, pour leur permettre d'acheter les tissus dont ils ont besoin;

En réservant de larges contingents aux industries françaises dans les territoires d'outre-mer, actuellement envahis par les cotonnades étrangères.

4° Il demande quelles dispositions le Gouvernement compte prendre pour mettre un terme à la crise qui sévit dans une industrie qui emploie 200.000 salariés, menacés dans leurs conditions d'existence (n° 287).

La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. Jean-Marie Louvel, *ministre de l'industrie et du commerce.* Mesdames, messieurs, la crise qui sévit dans l'industrie cotonnière française et qui a motivé la question posée par M. Boulangé a attiré, vous le pensez bien, l'attention du Gouvernement et, en particulier, celle du ministre de l'industrie et du commerce.

Cette crise, comme l'a souligné l'honorable sénateur, provient essentiellement des difficultés d'approvisionnement en coton brut des Etats-Unis. Afin d'écarter ces difficultés, je me suis efforcé, comme le suggère d'ailleurs M. Boulangé, de faire aboutir dans les meilleurs délais la réalisation par le groupement d'importation et de répartition du coton d'un emprunt de 50 millions de dollars auprès de l'Export-Import Bank.

Depuis le début du mois de février, des démarches ont été entreprises à cet effet par notre attaché financier à Washington auprès de l'Export-Import Bank. Malgré certaines difficultés de procédure, elles semblent pouvoir aboutir favorablement.

En vue d'éviter des ruptures de stocks en usines, susceptibles de se produire, comme on le craignait, dans le courant des mois de mars et d'avril, j'ai demandé que soit accordé à l'industrie cotonnière un crédit de 20 millions de dollars. Malheureusement, la situation actuelle de la Trésorerie en devises et les prévisions sur son évolution dans les semaines à venir n'ont pas permis d'envisager une attribution quelconque de dollars pour l'achat de coton aux Etats-Unis.

Toutefois, l'industrie cotonnière a été autorisée à reprendre les opérations dites « Imex », ou autofinancement bancaire sur les articles cotonniers et à utiliser les dollars provenant des comptes E. F. A. C. d'autres branches industrielles. Ces deux mesures sont de nature à encourager les exportations de produits finis, tout en donnant aux industriels la possibilité de se procurer immédiatement du coton brut U. S. A., atténuant d'autant les risques précités de ruptures de stocks en usines. Ces mesures, conjuguées avec l'exécution de commandes passées antérieurement, ont permis d'importer, en février, 40.000 tonnes de coton brut, de sorte que la situation de l'approvisionnement dont je ne cache pas le caractère critique en février dernier s'est trouvée améliorée, puisque l'approvisionnement de nos usines est ainsi assuré jusqu'en juillet.

Quant à la protection des débouchés du tissage français, tant sur le marché intérieur que sur celui des territoires d'outre-mer et de l'Union française, les mesures et décisions suivantes ont été prises au cours des deux derniers mois:

Le 4 février, comme vous le savez, le Gouvernement a décidé de suspendre la libération des échanges avec les pays européens, ce qui permet de contrôler les importations en France et en Algérie des articles cotonniers étrangers, désormais soumises à contingents. Ces contingents seront limités, tant en raison de la situation de notre industrie que de notre pauvreté en devises. Dans les territoires d'outre-mer, les importations non contingentées feront l'objet d'une surveillance active de la part de mes services et de ceux du ministère de la France d'outre-mer. Des mesures de restriction interviendraient si les tonnages importés apparaissaient anormalement élevés. Il est utile de souligner à ce sujet que les livraisons faites par les tissages français dans ces territoires ont atteint 43.000 tonnes en 1951 contre 40.000 tonnes en 1950.

En ce qui concerne plus particulièrement le problème de l'admission temporaire, une enquête est en cours, avec l'aide de la profession, en vue de réformer la procédure actuelle et de réduire dans toute la mesure du possible la réexportation vers certains territoires des articles cotonniers entrés en France à la faveur de ce régime. D'ores et déjà, il y a tout lieu de penser que la suspension de la libération des échanges aura pour résultat de réduire le nombre des opérations de cette nature, qui ne pourront s'effectuer que dans le cadre des contingents autorisés à l'importation.

Enfin les différents départements ministériels pouvant passer des marchés de fournitures avec l'industrie textile ont été invités par mes soins à réserver leurs commandes aux produits français.

Sur un plan plus général, l'élargissement des mesures d'aide à l'exportation décidé au début de février doit contribuer à élargir les débouchés de nos entreprises.

Toutes ces mesures commençant à produire leurs effets, il est permis d'espérer, dans les mois à venir, une certaine détente dans la situation de l'industrie cotonnière.

Mme le président. La parole est à M. Boulangé.

M. Boulangé. Je vous remercie, monsieur le ministre, des précisions que vous avez bien voulu fournir sur différentes questions, qui intéressent au premier chef une industrie menacée de chômage.

Je ne méconnais pas les efforts entrepris par le Gouvernement, mais je suis bien obligé de constater qu'ils ne sont pas encore couronnés de succès. Si une amélioration passagère a pu être constatée à la suite de l'interdiction des importations, depuis quelques semaines cette situation est redevenue préoccupante par suite de la mévente sur les marchés métropolitain et indochinois.

C'est ainsi que, dans le territoire de Belfort, les usines d'Etruffont-Haut et d'Anjoutey ont dû fermer leurs portes, que les horaires de celle d'Etruffont-Bas sont passés à trente-six heures pour les deux tiers du personnel et à vingt-sept heures pour le dernier tiers, que certains ateliers du D. M. C. travaillent trente-six heures par semaine et que l'usine de Rougemont-le-Château travaille actuellement trente-deux heures.

Il est donc indispensable, tout d'abord, de pratiquer une politique sociale qui permette aux Français d'accroître la demande sur le marché intérieur.

D'autre part je suis certain, monsieur le ministre, que tous nos collègues intéressés auraient été heureux de vous entendre annoncer la conclusion, au moins partielle, de l'emprunt de 50 millions de dollars à l'Export-Import Bank, emprunt destiné à nous permettre d'acheter, comme l'Allemagne par exemple, le coton américain à bas prix dont l'industrie française a besoin pour diminuer ses prix de revient et de vente.

Depuis plusieurs mois, on nous dit que la question est à l'étude. Ce sont les résultats qui comptent et je regrette à ce propos que certains services n'aient pas cru devoir accorder au début de cette année la garantie de change à cet emprunt, retardant ainsi sa réalisation.

Je regrette également que le Gouvernement en soit encore au stade de l'étude en ce qui concerne le régime de l'admission temporaire qui permet à des tissus étrangers, manutentionnés en France, d'entrer dans notre pays en franchise de droits de douane. Ces produits fréquemment rachetés par des Français qui les revendent en France, et surtout dans les territoires d'outre-mer de l'Union française, font une concurrence déloyale et inadmissible à notre production. Il faut en conséquence supprimer ce régime de dupe, ou tout au moins faire payer les droits aux filés et tissus étrangers, quitte à les rembourser lorsqu'ils sont réexportés. Quant au marché de la France d'outre-mer, il est bien certain que pour nous, Français, il doit être réservé à l'industrie nationale.

Ajoutons que les accords franco-italiens constituent une source de difficultés considérables pour notre industrie, et ceci n'est pas valable seulement pour l'industrie cotonnière.

Il y a lieu de remarquer cependant que les mesures protectionnistes vont à l'encontre de la libération des échanges qui reste l'idéal; elles doivent permettre de défendre notre main-d'œuvre, mais ne doivent pas avoir une augmentation des prix pour conséquence.

Observons enfin que ces mesures ne peuvent permettre à toutes nos usines textiles de lutter efficacement et d'assurer du travail à leurs ouvriers.

En effet, et nous devons le dépl'orer tout en stigmatisant avec force les responsables, une fraction du patronat a préféré encaisser des bénéfices considérables entre les deux guerres plutôt que d'en affecter une partie à la modernisation de son outillage, ce qui lui permettrait aujourd'hui de se défendre sur le marché tant intérieur qu'extérieur en livrant des produits à meilleur prix.

De cela les salariés ne sont pas responsables, mais ce sont eux qui payent par le chômage l'imprévoyance d'employeurs à courte vue qui ont, inconsciemment, appauvri le pays.

Lorsque l'entreprise n'est plus rentable, sans s'inquiéter des facteurs humains l'on arrête l'usine et l'on jette à la rue des ouvriers qui ont contribué pendant de nombreuses années à la prospérité de l'entreprise.

En terminant, j'espère et je souhaite, monsieur le ministre, que l'action gouvernementale se traduira dans les faits et que bientôt le spectre du chômage, avec son cortège de misère et de troubles sociaux, sera enfin écarté d'une industrie qui donne, en tenant compte des professions annexes, du travail à 600.000 Français. (*Applaudissements à gauche.*)

STATUT PARTICULIER DES ADMINISTRATEURS DE LA FRANCE D'OUTRE-MER

Mme le président. Mme Marcelle Devaud demande à M. le ministre de la France d'outre-mer s'il approuve entièrement le décret n° 51-460 du 23 avril 1951, portant règlement d'administration publique pour la fixation du statut particulier des administrateurs de la France d'outre-mer et, notamment, son article 24;

Et, dans l'affirmative, comment il peut en concilier les dispositions avec le préambule de la Constitution française;

S'étonne, par ailleurs, que continue à être délibérément violée par son département, tant la volonté formelle du législateur, exprimée dans la loi du 11 avril 1946, que la jurisprudence établie, en la matière, par le Conseil d'Etat, par son arrêt du 3 décembre 1948.

La parole est à M. le ministre de l'industrie et du commerce.

M. Jean-Marie Louvel, *ministre de l'industrie et du commerce.* Mesdames, messieurs, M. le ministre de la France d'outre-mer s'excuse de ne pouvoir assister à la séance d'aujourd'hui. Il m'a prié de fournir à Mme Devaud la réponse que voici.

L'article 24 du décret du 23 avril 1951 portant statut des administrateurs n'interdit pas à la femme l'entrée dans une fonction publique, qu'il s'agisse de la magistrature ou d'une autre carrière; il met seulement obstacle à ce qu'un administrateur puisse être affecté dans une circonscription administrative ou dans un service économique ou financier, lorsque l'épouse exerce une activité lucrative dans cette circonscription ou dans le ressort de ce service.

En ce qui concerne l'accession des femmes à la magistrature, cette question, qui pose un problème très délicat pour l'application de la loi du 11 avril 1946 dans les territoires d'outre-mer, fait actuellement l'objet d'un projet de loi en préparation au département de la France d'outre-mer, conjointement avec le ministère de la justice.

Mme Marcelle Devaud. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à Mme Devaud.

Mme Marcelle Devaud. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'être venu me répondre et, une fois de plus, j'admire votre éclectisme et votre compétence. N'est-ce pas vous, en effet, qui à différentes reprises, avez bien voulu m'apporter ici une réponse à la place de certains de vos collègues empêchés ?

Cela dit, je tiens à ajouter que votre réponse ne me satisfait aucunement ni sur le premier point ni sur le second. Il se peut que le décret du 23 avril 1951 n'ait pas purement et simplement interdit à la femme d'un administrateur l'exercice de sa profession. Mais les conditions mêmes imposées à cet exercice le rendent pratiquement impossible. Et cela, souvent, au détriment de l'intérêt général.

Dois-je vous citer le cas d'un professeur de collège particulièrement compétent, qui ne peut être nommée à un poste toujours vacant depuis deux ans parce que son mari est administrateur dans cette circonscription ?

Il y a là une atteinte au droit de travail de la femme. Outre l'impossibilité qui en résulte pour les époux de mener une vie commune, l'option ainsi imposée à la femme me semble, en tout cas, peu conforme au préambule de la Constitution et une modification de l'article 24 dudit décret me parait absolument nécessaire.

La question des femmes magistrats me parait plus délicate à régler. A la vérité, elle l'a été par la loi du 11 avril 1946, qui est de portée générale et qui a ouvert à la femme l'accès de la magistrature.

En 1947, deux femmes posèrent leur candidature au concours de la magistrature dite coloniale; le ministère de la France d'outre-mer refusa d'enregistrer ces candidatures. Une candidate forma alors un recours au Conseil d'Etat, lequel, arguant précisément de la généralité des termes de la loi, fit droit à sa requête par un arrêt du 3 décembre 1948.

A la première session de 1949, deux femmes furent candidates; une autre le fut à la deuxième session; toutes trois furent reçues et dans un fort bon rang, puisque, si je ne me trompe, l'une d'elle fut major de la promotion.

C'était évidemment un grief supplémentaire à leur encontre. N'a-t-on pas écrit récemment, dans un quotidien, d'ordinaire favorable aux femmes, que, désormais, la magistrature métropolitaine serait encombrée par les femmes qui, de plus en plus et en grand nombre, étaient attirées par cette carrière.

J'imagine que les magistrats coloniaux jugèrent utile et prudent de se défendre à l'avance. Qu'est-il advenu de ces trois femmes reçues en fort bon rang ? Aucune n'a été nommée et, mieux encore, l'une d'entre elles n'ayant pu obtenir de poste dans la magistrature a été, grâce à la bienveillance d'un haut fonctionnaire local, nommée greffier auxiliaire, en raison de la pénurie de magistrats dans le ressort où exerce son mari, elle remplit absolument la fonction du magistrat manquant, mais d'un magistrat ne pouvant assister à l'audience et n'ayant aucune signaure. Autrement dit, elle est traitée en fonctionnaire de seconde zone, en subalterne, alors qu'elle a été reçue très honorablement au concours et que bien de ses collègues masculins actuellement nommés proviennent d'administrations diverses et n'ont pas subi les épreuves du concours.

Avouez, monsieur le ministre, que c'est là une situation paradoxale. Je ne crois pas défendre ici un point de vue strictement féministe et revendicatif, mais je désire l'application de la loi et l'observation des principes de stricte justice.

Il y a là une égalité choquante et je n'accepte pas l'argument selon lequel une femme ne peut occuper une fonction d'autorité dans un territoire d'outre-mer. Il y a tout de même, monsieur le ministre, quelques vieux préjugés contre lesquels il faut s'élever! Et puis, l'autorité n'est-elle donc pas nécessaire aux magistrats métropolitains ?

Tout être humain n'a, d'ailleurs, voyez-vous, que l'autorité qu'il sait acquérir, qu'il soit homme ou femme. L'autorité est quelque chose d'essentiellement personnel; qui naît de la valeur de l'individu et non de sa qualité de femme ou d'homme.

Je sais que certaines cours d'appel coloniales ont donné un avis défavorable à l'accès des femmes à la magistrature. Dois-je cependant vous rappeler que de nombreuses femmes exercent la profession d'avocat ou même d'avoué dans les territoires d'outre-mer ? Ainsi, la plus grosse étude d'Abidjan est tenue par une femme et, à Dakar, centre musulman, quatre femmes sont avocats et leurs cabinets sont particulièrement florissants.

Mme le président. Veuillez conclure, madame Devaud, votre temps de parole est épuisé.

M. Dulin. Voilà une femme qui a de l'autorité! (*Rires.*)

Mme Marcelle Devaud. Les femmes ont l'autorité qu'elles savent prendre; Mme la présidente vient de vous en donner la preuve.

Et j'obéirai à son injonction car si les femmes ont de l'autorité elles ont quelquefois aussi de la discipline. (*Très bien! très bien!*)

Je conclurai donc, monsieur le ministre, en disant que, même en pays musulman, les femmes ont prouvé qu'elles étaient capables d'avoir de l'autorité. Dois-je vous rappeler, par exemple l'épopée de la Kahena, qu'on chante encore partout en Afrique ? Dois-je vous rappeler aussi ce que fit une petite Française de Bordeaux, qui épousa, au siècle dernier, un des chefs du Sud algérien et qui releva d'une manière étonnante, le petit royaume de Tidjani qui était en pleine décadence ?

Aurélie Tidjani, à l'égal des grands marabouts de l'endroit, est encore vénérée dans toute cette région saharienne !

Pas de prétextes, donc, monsieur le ministre, ni de faux-fuyants ! Il faut, non pas déposer un autre texte, comme vous semblez le dire, mais appliquer simplement la loi en se rappelant que la femme est souvent le meilleur artisan du progrès et même de la justice (*Applaudissements.*)

— 11 —

RETRAIT D'UN PROJET DE LOI DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. L'ordre du jour appellerait la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 67 *a* du livre IV du code du travail (n°s 106 et 172, année 1952); mais la commission du travail et de la sécurité sociale demande que cette affaire soit retirée de l'ordre du jour.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

— 12 —

REFORME DE L'EXPLOITATION DES LIGNES D'INTERET SECONDAIRE DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Adoption d'une proposition de résolution.

Mme le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de M. Pellenc et des membres de la sous-commission chargée de suivre et d'apprécier la gestion des entreprises industrielles nationalisées et des sociétés d'économie mixte (article 70 de la loi du 21 mars 1947, modifié par la loi du 3 juillet 1947), tendant à inviter le Gouvernement à réformer l'exploitation des lignes d'intérêt secondaire de la Société nationale des chemins de fer français (n°s 618, année 1951, 151 et 167, année 1952).

La parole, dans la discussion générale, est à M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. Aubert, *rapporteur de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, mes chers collègues, cette séance accélérée, les travaux importants qui nous attendent et puis, peut-être, un certain penchant naturel m'incitent à la brièveté. (*Applaudissements.*)

Il s'agit d'éviter la fermeture de lignes secondaires — on ne dit plus secondaires mais affluentes car, dans notre pays, on est sensible à la terminologie (*Sourires*) — sans étude et sans garantie préalable. Pour cela, la résolution n° 618 de M. Pellenc et des membres de la sous-commission des entreprises nationalisées nous propose des solutions et un exemple.

L'exemple a paru à la commission un peu restreint et appuyé sur des chiffres peut-être incomplets. Il est nécessaire de le dire car peut-être certains collègues pourraient être incités à retenir cette solution qu'il ne faut aborder qu'avec quelque prudence. En effet, les chiffres cités dans le rapport que vous avez certainement tous lu, qui sont de l'ordre de 60 francs, ne correspondent qu'à une « redevance traction ». L'excellent rapporteur, notre collègue M. Bousch, n'étant pas là, je regrette de contredire quelque peu ses chiffres, mais s'il était présent je pense qu'il m'approuverait. Il n'a pas indiqué dans son étude que les frais de gares, de voies et de signalisations restaient à la charge de la Société nationale des chemins de fer français ce qui, évidemment, change quelque peu la comparaison des chiffres qui a été établie.

J'ajouterai enfin une information que je crois précise et que je livre à nos collègues, à savoir que la ligne de Ligré-Rivière à Richelieu en Indre-et-Loire a tout de même provoqué 2 millions de déficit en neuf mois d'exploitation, ce qui représente environ 50 p. 100 des recettes.

Encore une fois, la commission n'est pas hostile à ce genre de solution, mais elle demande simplement, comme le recommande d'ailleurs M. Pellenc, qu'une étude particulière soit faite chaque fois et qu'on ne se hâte pas à des généralisations.

Quant aux solutions, M. Pellenc nous propose la modernisation du matériel sur laquelle, je pense, tout le monde est d'accord. Sur les simplifications d'exploitation, il serait également normal que nous soyons tous d'accord, mais je voudrais signaler au président de la sous-commission des entreprises nationalisées qu'il ne faut quand même pas oublier que sur les lignes de la Société nationale des chemins de fer français, même les plus affluentes — je ne peux plus dire les plus secondaires (*Sourires.*) — il y a obligation de délivrer des billets pour l'ensemble du réseau, ce qui nécessite un certain personnel qui, peut-être, n'est que très rarement utile. La Société nationale des chemins de fer français ne peut pas cependant se soustraire à cette obligation.

Enfin, M. Pellenc, après nous avoir proposé à la fois un exemple et des solutions, nous indique aussi une méthode. Je crois que c'est là l'important. Cette méthode consiste à procéder à une étude financière donnant le bilan de chacune de ces lignes affluentes.

Bien sûr, il est nécessaire de savoir combien elles coûtent. Mais à côté de cette notion purement comptable, strictement financière, il a semblé à la commission qu'il était nécessaire d'insister sur l'aspect économique de ces lignes secondaires.

La proposition de résolution de la sous-commission des entreprises nationalisées, je dois le reconnaître, le prévoyait dans le paragraphe 5°, lorsqu'elle disait que si le bilan des opérations apparaît favorable dans le cadre de l'économie générale du pays, on pourra peut-être fermer les lignes. A la commission des moyens de communication, nous tenons à insister sur cet aspect. En effet, il ne suffit pas de savoir si une ligne a donné des résultats purement financiers favorables ou défavorables; nous souhaitons évidemment que ce bilan soit positif, mais nous estimons indispensable que les conseils généraux puissent donner leur opinion sur les conséquences économiques d'une fermeture éventuelle.

Nous savons tous — surtout ceux d'entre nous qui représentent des régions pauvres — que la fermeture de certaines lignes amènerait un véritable étouffement économique, un arrêt complet de la vie; il n'est pas possible de laisser fermer une ligne sous le seul prétexte qu'elle est déficitaire. Nous ne pourrions envisager cette éventualité que si l'on nous proposait un mode de transport de remplacement. A ce propos, il nous paraît indispensable d'avoir l'avis des conseils généraux; c'est l'opinion de gens qui vivent dans le pays qui est souvent très précieuse et très utile, voire indispensable. Il ne faudrait tout de même pas que des conseils généraux fussent dans l'obligation de subventionner leurs lignes régionales.

Il y a là un véritable danger, auquel nous ne pouvons pas rester insensibles, nous qui représentons les collectivités locales; il ne faut pas qu'un jour l'Etat qui, lui, est responsable des transports dans l'ensemble du pays — en tout cas des transports ferroviaires — dise à certains conseils généraux: nous ne pouvons pas maintenir telle ligne déficitaire, à moins que vous n'acceptiez de la subventionner.

C'est une solution qui est peut-être acceptable pour certains départements riches mais qui ne l'est pas pour les départements pauvres, c'est-à-dire précisément là où le problème va se poser.

J'insiste donc sur ce fait précis, à savoir que l'avis des conseils généraux doit être demandé et fourni, que rien ne doit être fait avant cela, mais qu'on ne mette pas les départements dans l'obligation de subventionner des lignes déficitaires, ce qu'ils ne pourraient faire sans compromettre lourdement leurs finances.

Au cours d'une réunion de la commission des moyens de communication, MM. Tissier, président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, et Armand, directeur général, nous ont affirmé qu'ils ne procéderaient à aucune fermeture de ligne, que rien de tel n'était pour l'instant envisagé et que, si quelques expériences étaient en cours, ils s'engageaient, en tout état de cause, à assurer au moins le même service et pour un prix ne dépassant, en aucun cas, les tarifs actuels. Nous avons entendu avec beaucoup de satisfaction cette déclaration, mais la commission des moyens de communication, comme la sous-commission des entreprises nationalisées, souhaiterait que le Gouvernement nous en donnât confirmation.

Mes chers collègues, pour souhaitable que nous paraisse cette proposition de résolution, — puisque la commission m'a chargé de vous inciter à l'adopter, — elle nous semble quand même fragmentaire. Elle est nécessaire, mais elle n'est pas suffisante, et nous attendons toujours avec une impatience que le temps ne fait qu'aiguiser, que s'ouvre enfin devant nous un plus vaste débat sur l'organisation et la coordination des transports. Les gouvernements successifs nous ont promis chaque fois ce débat pour un avenir immédiat, mais voici plus de deux ans que je suis personnellement chargé par la commission des moyens de

transport et des communication du rapport sur la coordination; et je n'ai jamais eu l'occasion de venir ici exposer le point de vue de cette commission.

Je conclurai donc, mes chers collègues, en vous priant d'adopter la proposition de résolution dont vous êtes saisis et en espérant que le Gouvernement, en même temps qu'il nous donnera quelques apaisements sur la fermeture de ces lignes secondaires, pourra nous dire que très bientôt viendra devant nous en discussion le rapport sur la coordination des transports. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. La parole est à M. Pellenc, président de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées.

M. Pellenc, *président de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées.* Mes chers collègues, je laisserai à notre éminent collègue M. Bousch le soin de préciser les conditions dans lesquelles s'est effectuée l'enquête qui a donné matière à la proposition de résolution sur les lignes secondaires de la S. N. C. F., que j'ai l'honneur de vous présenter au nom de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées.

Je voudrais, quant à moi, vous indiquer quelle est la portée exacte de cette résolution, à quelle préoccupation elle correspond, quelle but elle vise et pourquoi nous avons demandé que le Conseil de la République veuille bien marquer sur ce sujet sa position, avant la séparation des Chambres.

Cette question, des lignes secondaires de la S. N. C. F., nous demandons qu'elle soit examinée d'urgence, parce que, à l'heure actuelle, se pose, avec une acuité particulière, le problème du déficit de la S. N. C. F., déficit qu'on semble parfois attribuer un peu hâtivement aux charges que ces lignes font peser sur le budget de la société.

Ce déficit chronique et permanent de la Société nationale des chemins de fer français a atteint, en 1951, un total voisin de 150 milliards; en 1952, il atteindra un total qui, malgré les augmentations de tarif du début de l'année, sera encore très vraisemblablement très proche de cette somme.

On parle alors, pour résorber ce déficit, de fermer un certain nombre de kilomètres de lignes de voies ferrées secondaires. Certains disent 20.000 kilomètres, d'autres plus modérés disent 12.000 kilomètres. L'accord semble généralement s'établir aux environs de 15.000 à 17.000 kilomètres.

On peut alors se demander, si tant est qu'il faille poursuivre par ce procédé la réalisation de l'équilibre du budget de la Société nationale des chemins de fer français — ce à quoi, Dieu merci! nous ne saurions nous opposer — quelles sont les préoccupations, quelles sont les données comptables, quel est le plan qui doivent servir de criterium pour apprécier l'opportunité du maintien de la fermeture de telle ou telle ligne

Or on ne sait précisément pas — du moins on ne le savait pas jusqu'à présent — quels étaient les méthodes, les plans, les éléments auxquels on devait se référer pour prendre les décisions appropriées.

C'est cette situation qui a ému un grand nombre de nos collègues, qui voyaient très souvent l'entretien de certaines lignes négligé dans leur département, qui voyaient progressivement prendre des mesures impliquant à l'égard de ces lignes une condamnation de fait, sans que pour autant on l'ait jamais déclaré ouvertement.

C'est dans ces conditions que sur la demande de plusieurs de nos collègues, nous avons décidé de mettre cette question à l'ordre du jour de nos travaux, d'effectuer une enquête à propos de laquelle M. Bousch vous donnera tout à l'heure, toutes précisions et de demander à notre Assemblée de prendre position.

Voilà donc l'origine de notre proposition de résolution!

Cette proposition ne met en cause aucun principe; elle ne porte atteinte à aucune conception doctrinale et elle n'est, en aucune façon, susceptible de contrarier par un côté quelconque, le difficile équilibre qu'il convient de réaliser dans les finances de la Société nationale des chemins de fer français. Elle constitue tout simplement, je m'excuse de le dire, un rappel au bon sens et, en quelque sorte, une barrière, un obstacle à certaines arrière-pensées dont on trouve la trace dans les faits, et peut-être même à certaines combinaisons que l'on nous a parfois dénoncées.

Que dit en effet cette proposition de résolution ? Que toutes les lignes dont le sort sera mis sur la sellette devront, avant qu'une décision quelconque intervienne, faire l'objet d'un bilan complet d'exploitation, afin qu'on ne prenne plus à l'aveuglette, une décision quelle qu'elle soit

D'ailleurs cette façon d'opérer présentera l'avantage supplémentaire de fournir une évaluation exacte des économies que pourrait procurer la fermeture d'un certain nombre de lignes secondaires, et de mettre ainsi en évidence, comme j'en ai la conviction absolue, la modicité de ce genre d'économie, au regard du chiffre du déséquilibre effectif du budget de la Société nationale des chemins de fer français. (*Très bien!*)

Quoi qu'il en soit, si pour une ligne déterminée apparaît alors un déficit d'exploitation suffisant pour mériter qu'on discute le sort de la ligne en question, la proposition de résolution qui est soumise à votre examen ne prévoit pas pour autant que cette ligne doive être automatiquement supprimée.

Ce n'est pas parce que la Société nationale des chemins de fer français n'est pas capable, pour des raisons multiples, d'exploiter une ligne d'une manière économique, qu'il faille, d'une manière un peu hâtive, pénaliser pour cela les populations qui n'y peuvent rien.

Alors, que proposons-nous dans ce cas ? Nous proposons que l'on invite d'abord la Société nationale des chemins de fer français à étudier si, par des moyens d'exploitation mieux adaptés, en recourant à des effectifs moins nombreux, à du matériel d'utilisation plus économique, il ne lui serait pas possible d'assurer pour cette ligne une exploitation moins déficitaire pour son budget.

Si la Société nationale des chemins de fer français y parvient, il n'y a plus de question. Si elle n'y parvient pas et si le déficit continue à grever trop lourdement son budget, s'il s'avère qu'on ne puisse laisser supporter plus longtemps une telle charge à cette société, évidemment, on n'a aucune raison de la lui imposer.

Mais faut-il encore supprimer la ligne ? Pas nécessairement! Il faut au moins rechercher si d'autres entreprises moins vastes que la Société nationale des chemins de fer français, ayant moins de frais généraux, une structure plus souple, des méthodes de gestion mieux adaptées aux conditions de la vie locale, etc., ne peuvent pas, comme l'expérience l'a bien souvent montré, exploiter cette voie ferrée dans des conditions parfaitement rentables.

Il ne faut pas oublier, en définitive, que la voie ferrée n'est pas la propriété de la Société nationale des chemins de fer français; la voie ferrée, comme la route, est la propriété de l'Etat: la Société nationale des chemins de fer français n'en étant jamais qu'un utilisateur, même lorsque jusqu'à présent elle en est un utilisateur privilégié.

Ainsi une voie ferrée apparaît comme un élément de l'outillage national — et ce n'est pas parce que la Société nationale des chemins de fer français ne pourrait plus en tirer utilement parti qu'il faudrait mettre délibérément au rebut cet instrument, cet outil, sans rechercher le moyen de l'utiliser encore au mieux pour l'économie du pays. C'est encore ce que signifie la résolution qui vous est proposée.

Alors, dans ce cas-là, comment procéder ? L'Etat qui a la charge des intérêts généraux du pays, mais qui ne doit pas méconnaître les intérêts régionaux, dont l'intérêt général n'est, après tout, que la somme — l'Etat, dis-je, doit se retourner, à ce moment-là, avant de prendre une décision quelle qu'elle soit, vers les collectivités locales, vers les conseils généraux, vers les communes ou syndicats de communes, en leur déclarant:

« Voilà comment se présente la situation: cette ligne n'est plus exploitable par la Société nationale des chemins de fer français sans grever lourdement les finances publiques. Avant de décider de son sort, nous voulons procéder avec vous à la recherche de la solution la plus conforme aux intérêts de la région et aux intérêts généraux du pays ».

A ce moment-là, il se peut que si le déficit est relativement modique et si les conseils généraux peuvent y faire face, ils déclarent: « Plutôt que de voir changer le mode d'exploitation, plutôt que de voir concéder l'utilisation de cette voie ferrée à une autre entreprise, pour éviter les à-coups qui peuvent résulter de cette substitution, nous désirons voir la Société nationale des chemins de fer français continuer à assurer le service et nous lui verserons une subvention compensatrice permettant d'assurer l'équilibre de l'exploitation ».

Il peut se faire aussi qu'apparaisse dans ces conversations avec les conseils généraux ou les collectivités locales, la possibilité d'assurer une gestion plus économique avec une autre entreprise à laquelle on concéderait alors cette exploitation.

Il pourrait se faire aussi que certains conseils généraux voulussent effectuer une gestion en régie directe.

Il pourrait se faire enfin que l'on recourût à une formule d'économie mixte.

Nous ne préconisons aucune solution, mais inversement nous ne repoussons *a priori* aucune des possibilités permettant de conserver à nos populations des avantages économiques et sociaux auxquels elles peuvent légitimement prétendre et dont les collectivités locales sont les meilleurs juges.

Voici à quoi tend cette proposition de résolution. S'il s'avérait que, par aucun moyen, aucune solution ne soit possible, qu'il n'y ait aucun moyen de considérer comme raisonnablement exploitable tel ou tel tronçon de voie ferrée, alors on étudierait, en abandonnant cette partie désormais inutile de l'outillage

national, dans quelles conditions on pourrait organiser à l'intention des populations locales des services de remplacement appropriés.

Voilà, en définitive, l'économie de notre proposition de résolution. Vous voyez que lorsque je disais que c'est un simple rappel au bon sens, il n'y avait là rien d'exagéré.

En déposant cette proposition de résolution, nous avons entendu marquer essentiellement que nous ne voulions pas de mesures autoritaires, c'est-à-dire, en réalité, de mesures arbitraires prises sans liaison avec les collectivités intéressées. Nous avons voulu marquer également que nous n'acceptions pas la politique du fait accompli.

Nous voulons des mesures raisonnées, susceptibles d'alléger les charges publiques, certes, mais sans pour autant compromettre inconsidérément la vie économique régionale de notre pays, c'est-à-dire, par un autre côté, l'équilibre rationnel de l'économie nationale.

Nous voulons, pour aborder ces questions, une ligne de conduite qui ne mette pas sommairement et sans discussion au rebut une partie de notre outillage national. Nous voulons une méthode qui permette d'opérer en pleine lumière, dans de libres discussions, en liaison avec les intéressés pour harmoniser des intérêts généraux et des intérêts locaux qui, somme toute, ne sont pas contradictoires.

Si, du point de vue de l'équilibre financier de la Société nationale des chemins de fer français, certaines mesures doivent être prises, nous admettons fort bien que cette société soit déchargée de ce qu'elle est peut-être inapte, quelle qu'en soit la raison, à gérer économiquement. Mais nous pensons que si nous sommes amenés à trancher ce problème dans ce sens, il faut ensuite considérer celui des mesures à prendre, de manière à ne pas porter préjudice aux populations locales, dans le cadre de l'économie générale du pays.

Voilà à quoi correspond cette proposition de résolution dont je dirai, au surplus, qu'elle a recueilli l'adhésion unanime de la commission chargée du contrôle des entreprises nationalisées, comme celle — ainsi que vous l'a dit notre éminent collègue M. Aubert — de la commission des travaux publics. Je pense que ces explications et cette caution de deux commissions suffiront pour emporter aussi l'adhésion unanime du Conseil de la République. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. Chazette.

M. Chazette. Mes chers collègues, je prends la parole après le rapporteur de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, mais également après le président de la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées et je voudrais insister tout simplement auprès du Gouvernement pour obtenir de lui quelques précisions indispensables qui permettront à l'assemblée de prendre une position nette en votant le texte d'une proposition de résolution que nous lui présenterons tout à l'heure.

Nous avons, en effet, à discuter de l'exploitation des lignes d'intérêt secondaire de la S. N. C. F. et à contrôler les actes de M. le ministre des travaux publics, lequel donne à cette société nationalisée les autorisations qui lui sont nécessaires et sans lesquelles elle ne peut rien faire. C'est donc à bon droit que nous nous adressons à M. le ministre des travaux publics.

Déjà, le 21 février dernier, à l'occasion d'une question orale avec débat déposée par notre collègue, M. Pouget, sur le problème routier, j'avais cru devoir appeler l'attention de l'assemblée sur un sujet qui, indiscutablement, avait une incidence sur le problème des transports routiers, puisque je venais d'être informé que des modifications profondes des transports par voie de fer allaient intervenir dans dix départements.

Depuis lors, les conseils généraux de certains départements se sont émus. Le ministre a été saisi de leurs protestations, mais aucune décision n'a encore été prise par lui pour répondre aux légitimes revendications des populations qui vont faire les frais de l'expérience. Le ministre d'aujourd'hui conservant la position du ministre d'hier, la S. N. C. F. poursuivra l'exécution de ces projets; le Parlement sera mis, une fois de plus, devant le fait accompli. Peut-être est-il temps encore pour le Parlement de faire prévaloir son sentiment. La commission des transports entend s'y employer, la sous-commission des entreprises nationalisées également, et il importe de seconder leurs efforts.

Ce n'est pas d'aujourd'hui que date le problème. Depuis 1934, la question des voies ferrées retient l'attention du Parlement, et il suffit d'analyser rapidement la législation intervenue depuis cette époque pour saisir quelle fut l'inquiétude du législateur devant l'utilisation des textes par les compagnies de chemins de fer, puis par la S. N. C. F.

Tout d'abord, dès 1934, la coordination était prévue sur la proposition des services au ministre; un certain nombre de lignes secondaires ont alors été supprimées au trafic « voyageurs », soit qu'elles aient été déjà doublées par un service routier, soit qu'elles l'aient été par la suite.

Les exagérations, les doublages intempestifs, tout cela causa quelque remous dans l'opinion publique, et le décret du 25 février 1935 calma un peu l'émotion en créant dans chaque département un comité technique des transports qui était qualifié de la manière suivante: un organisme d'information, d'étude et de surveillance, ayant pour mission de rechercher la suppression du double emploi onéreux des lignes routières avec les lignes de chemin de fer maintenues ouvertes, de rechercher également la suppression possible de certaines lignes de chemin de fer, et ayant pour but d'inviter les chemins de fer et les transporteurs routiers à se concerter pour organiser le service au mieux des intérêts des usagers.

Et ces usagers, je veux parler des véritables usagers, de ceux auxquels nous pensons, virent alors confirmer la plupart du temps les suppressions déjà intervenues et fleurir tout un réseau de transports par autobus.

Depuis 1928, d'ailleurs, des lignes d'autobus étaient subventionnées par l'Etat et par le département, d'autres l'étaient par le département seul depuis 1926. Certaines de ces lignes, bien que non subventionnées, avaient fait double emploi avec telle ou telle ligne de chemin de fer, et l'avaient tuée. D'autres allaient continuer le même travail de sape, sans qu'un effort sérieux soit vraiment tenté dans l'intérêt du voyageur.

La guerre, l'occupation réglèrent la question des subventions. Dans la plupart des départements, elles prirent fin, et le trafic se réduisit aux bonnes lignes d'autobus. Les moins bonnes ou les mauvaises, au point de vue du rapport financier s'entend, furent délibérément abandonnées. L'excuse, il est vrai, était normale: on manquait d'essence, de pneumatiques, on entretenait difficilement les routes et l'usager, devant la dureté des temps, prenait son mal en patience et son chemin à pied.

Jusqu'à la fin de 1949, les gouvernements qui se sont succédé ont attendu des jours meilleurs pour reprendre la question. Le malheureux voyageur espérait toujours, car, au temps des tickets d'essence, on vit repartir quelques-unes de ces lignes, sur lesquelles le trafic avait été suspendu. Mais, dès la suppression des tickets — et je ne crois pas indispensable d'insister trop longuement sur cette situation particulière — ces petites lignes poursuivirent leur effort en vivotant plus ou moins. Cela n'améliorait en rien le problème, qui reste le même qu'avant la guerre.

Le 14 décembre 1949 intervient enfin un texte d'origine gouvernementale. C'est le décret d'application de la loi de juillet. Par ce décret, en effet, la coordination allait être abordée. Ce décret, pour être précis, décidait que « dans chaque département le comité technique préparera un plan départemental des transports publics de voyageurs, proposera les relations à desservir par transport ferroviaire ou par transport routier, soit par les deux ensemble »; mais, innovation importante, « ce plan devra désormais être proposé au conseil général qui l'adressera avec ses observations, par l'intermédiaire du préfet, au ministre ». Les modifications au plan seront prévues selon la même procédure, et le ministre, même lorsqu'il veut fermer provisoirement une ligne, doit consulter le conseil général.

Je pouvais donc très normalement, le 21 février dernier, dire qu'à partir de cette époque les populations, par leurs représentants élus, allaient participer à l'organisation rationnelle d'un plan de transports.

Cette nécessité, enfin comprise par les pouvoirs publics, de limiter les droits de la Société nationale des chemins de fer français comme aussi de mettre un terme à l'anarchie des lignes d'autobus, allait donc permettre aux conseils généraux d'intervenir et de défendre les droits de l'usager. Notons en passant qu'en 1951 cette condition reçoit une consécration nouvelle, le nombre des représentants du conseil général au sein du comité départemental des transports passe de deux à quatre, afin que les droits de l'usager soient représentés plus fortement encore en face des même représentants du fer et de la route.

Ainsi donc, peu à peu, se faisait jour la notion que les populations devraient être questionnées par l'intermédiaire de leurs représentants qualifiés sur les modifications qui, indiscutablement, apportaient un bouleversement dans l'économie des régions visées. Le ministre le comprenait si bien que, le 21 juillet 1950, lors de la discussion du burget, il m'avait répondu:

« Je tiens d'abord à vous dire qu'en ce qui concerne la consultation des conseils généraux toutes les modifications d'horaires, toutes les suppressions, toute la coordination sur le plan départemental, ne peuvent être faites sans l'accord des comités techniques départementaux dans lesquels les conseils généraux sont représentés.

« Par conséquent », ajoutait le ministre, « rien n'est fait sur ce plan et ne peut être fait sans que le conseil général soit informé. Sur ce plan, d'ailleurs, nous nous préoccupons d'augmenter la participation gouvernementale. »

Le Conseil de la République accentuait d'ailleurs cette idée du contrôle nécessaire. Malgré la réponse du ministre de l'époque, il adoptait mon amendement qui comportait une réduction indicative de crédits.

Avançons encore: c'est le Gouvernement lui-même qui, dans son projet n° 880, pose le principe que l'étude complète des lignes affluentes doit être poursuivie dans les six mois de la promulgation de la loi, afin de déterminer leur maintien, leur rétablissement ou leur remplacement par le trafic routier.

L'article 15 est précis. Voici ce qu'il dit:

Les conseils généraux pourront saisir le ministre de propositions de subventions susceptibles de rétablir l'équilibre financier de l'exploitation ferroviaire ou routière soit prendre l'exploitation au compte du département. »

Nous savons que le rapport Bichet a écarté cette disposition. Quoi qu'il en soit, le Gouvernement avait pris une position. Ici, nous arrivons à l'analyse faite par notre rapporteur et qui sera certainement poursuivi, de l'essai concernant le département d'Indre-et-Loire sur lequel notre collègue M. Bousch parlera tout à l'heure.

Les avis sont partagés, nous dit-on, sur le résultat financier. L'affaire vaut pourtant qu'on en poursuive l'étude, car il y a là une tentative sérieuse d'utiliser la voie ferrée, tentative faite au compte du département, alors qu'il eût été plus logique de voir la Société nationale des chemins de fer français faire, pour chacune des lignes secondaires, un essai sérieux.

Ce projet de loi est aujourd'hui assorti du rapport établi par M. Bichet. Le travail est donc suffisamment avancé et il aurait suffi que le Gouvernement demandât la discussion à l'Assemblée nationale pour que, très rapidement, la loi de coordination soit établie.

Nous savons d'ailleurs que le rapport établi a été admis par la commission, à l'unanimité, moins les voix communistes. Nous savons qu'il fait l'objet, en tout et pour tout, de deux amendements. Si donc le Gouvernement l'avait voulu, il aurait pu faire voter ce texte.

Mais le Gouvernement a préféré, dans la loi de finances, insérer quelques articles prélevés sur l'ensemble du projet 880 et les présenter au Parlement mélangés aux différents textes correspondant à la politique financière. L'Assemblée nationale n'a pas été dupe; elle a disjoint ces articles.

Que disaient-ils sur le sujet même que nous discutons actuellement ? Rien de bien nouveau. L'article 23 A confirmait que le plan de transports établi en vertu de la loi du 5 juillet 1949 serait approuvé par le ministre des travaux publics. Qu'on le veuille ou non, il n'y a pas d'autres textes que le décret du 14 novembre 1949, puisque le Gouvernement n'a fait aucune diligence pour faire voter son projet et qu'il n'a pas réussi la semaine dernière à obtenir un texte partiel.

Je suis donc conduit à refaire l'analyse rapide de ce décret qui comprend deux parties, l'une qui concerne le transport des voyageurs, l'autre le transport des marchandises. Nous nous intéressons ici au transport des voyageurs. Il importe donc de préciser que le décret organise par son article 4 les transports départementaux.

Voici ce que dit cet article 4: comité technique dans chaque département, consultation des transporteurs intéressés, plan de transport public des voyageurs par fer, par route, en vue d'assurer la desserte des populations dans les conditions les meilleures pour l'économie générale et compte tenu des dispositions, etc.; le plan fixe les relations à desservir, les fréquences des services routiers, l'indication pour les relations devant être assurées par les services routiers des titulaires de ces services; le plan est proposé au conseil général, qui l'adresse avec ses observations et par l'intermédiaire du préfet au ministre des travaux publics; celui-ci soumet le plan à l'avis du conseil supérieur des transports, etc. Par conséquent, la procédure est parfaite, elle est tout à fait facile à appliquer.

Mais, lorsqu'il s'agit d'organiser le transport des marchandises, le ministre s'arme du titre II du même décret qui, par son article 25, lui permet de fermer les gares sur une simple étude faite par la Société nationale des chemins de fer français et sur avis du conseil supérieur des transports. Il n'a aucun avis à demander aux conseils généraux, il est le seul juge. Seulement, quand le ministre fermera au trafic des marchandises une ligne déjà fermée au trafic des voyageurs, il décrètera ainsi automatiquement que tout trafic ferroviaire sera terminé et ne pourra être repris.

Qu'on ne vienne pas nous parler d'essais — puisque, maintenant, une première position de repli est proposée. Un essai qui doit durer deux ans, annonçait-on au début, un an seulement, dit-on aujourd'hui, cela nous amène, pour une ligne utilisée au transport des marchandises par des trains à vitesse réduite, ne nécessitant pas une voie de gros trafic, donc déjà délaissée, cela nous amène à l'abandon total, pendant toute une année, de ce minimum d'entretien, si bien que nous devons considérer comme une plaisanterie cet essai, puisque, au bout d'une année, il nous aura conduits à la perte définitive de la voie ferrée qu'il ne restera plus qu'à déposer.

Encore une fois, les populations seront placées devant le fait accompli. Les conseils généraux n'auront plus à rechercher si le transport des voyageurs pourra apporter, par ces lignes, le secours nécessaire à l'usager. Il n'y aura plus de voie ferrée, le problème sera donc résolu; le ministre, en utilisant le titre II du décret, aura empêché les conseils généraux et les comités départementaux des transports d'utiliser le titre Ier.

Je me suis efforcé, en analysant les textes, peut-être un peu longuement, d'établir que le ministre serait bien mal inspiré en accordant à la Société nationale des chemins de fer français la possibilité de modifier l'économie du pays, alors que la loi ne lui donne pas le droit de procéder à ces essais. Relisez l'article 25, vous ne verrez aucune trace du droit de faire des essais. C'est donc, brutalement, le fait accompli et les populations n'auront qu'à s'incliner.

Tout, pourtant, vous incite à la prudence, monsieur le ministre. L'Assemblée nationale, jeudi dernier, a disjoint les articles qui concernaient la coordination et a manifesté la volonté de voir le projet gouvernemental et le rapport de M. Bichet discutés sans plus attendre, pour qu'un texte précis règle la situation.

Vous pouvez être certain que le Conseil de la République se rangera à cette solution, car il n'entend pas se contenter d'appréciations comptables sur une fermeture envisagée, il veut apprécier les conséquences économiques régionales de l'opération. Ce que nous désirons, en effet, ici comme ailleurs, c'est affirmer que la Société nationale des chemins de fer français est un service public; qu'elle doit rechercher l'intérêt de l'usager et qu'en contrepartie elle doit bénéficier d'un crédit déterminé sur les fonds budgétaires, et ce sera précisément en raison de ce chiffre que l'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français pourra s'équilibrer dans le cadre d'une coordination normale des transports par fer et par route.

Il ne s'agit pas, pour nous, d'une querelle vaine avec les transports routiers. Nous cherchons tous les moyens d'assurer l'intérêt de l'usager et parmi ces moyens il reste encore la voie ferrée. Il est donc bien normal que nous cherchions à savoir si telle ou telle ligne secondaire est encore utilisable.

Qu'on ne vienne pas nous dire que les conseils généraux auraient dû, dès le décret du 14 novembre 1949, préparer le travail. Ils n'ont pas manqué d'être avertis qu'un plan définitif serait organisé par la loi, et nous sommes bien obligés de convenir que, si le projet de loi est bien déposé, le Gouvernement ne met aucun empressement à le faire aboutir.

Les conseils généraux avaient pensé que le Gouvernement allait proposer un texte qui mettrait fin à l'anarchie des transports, qui permettrait de reprendre l'organisation des lignes d'autobus abandonnées depuis 1940 ou reprises dans des conditions telles que les demandes de subventions affluent maintenant.

Ils pensaient aussi qu'une politique des voies de communication s'instaurerait pour qu'un classement nouveau puisse rapidement se faire tandis qu'une aide substantielle permettrait la remise en état du réseau routier. C'est au moment où se produit dans les départements agricoles le départ des jeunes, c'est au moment où chacun s'efforce d'amener une activité nouvelle et d'enrayer cet exode, c'est maintenant que tout va brutalement se trouver modifié. On se désintéresse des frais importants faits pour les entrepôts et les embranchements. On ne se préoccupe guère du trafic routier sur des voies qu'il faudrait élargir, renforcer, alors que les finances départementales ne parviennent pas à entretenir les chaussées. On ne paraît guère se préoccuper des frais énormes que nécessitera l'amortissement des camions dont la diversité sera indispensable pour remplacer le wagon. On ne paraît guère se préoccuper de l'avenir pour le cas où l'essence, les pneumatiques deviendraient d'une recherche difficile, sans compter les devises que présentement il faut sortir. Toutes ces raisons font que, s'il est indispensable de coordonner les moyens de transport pour suivre le progrès, il apparaît nettement que la tentative de la Société nationale des chemins de fer français, raisonnable en soi pour diminuer le déficit, ne peut être retenue car elle ne pourrait aboutir que dans le cadre d'une coordination générale. Aujourd'hui cette tentative est prématurée, au moins en ce qui concerne certaines lignes secondaires. Elles ne peut qu'amener la perturbation de l'économie d'une région et une agitation inutile, car l'intérêt de l'usager ne sera aucunement respecté, puisque la notion de service public disparaît devant la simple tentative de résorber le déficit.

J'entends bien préciser ma pensée en déclarant que je ne suis pas systématiquement partisan du maintien de toutes les lignes. La question est de savoir si les services de remplacement coûteront moins cher à l'économie du pays que le maintien, avec des moyens d'exploitation rationnels, de certaines dessertes. Il existe des régions où la nature du trafic justifie le maintien de certaines lignes. En tout état de cause, les services du ministère ne sont pas en mesure de nous apporter tous les apaisements indispensables. D'une part le calcul des frais n'a pas été effectué sur la base d'un service fonctionnant dans les conditions nouvelles; d'autre part les dépenses que va supporter l'économie nationale pour les moyens de remplacement, compte tenu de l'amortissement des cars et des camions, du prix de l'essence et des pneumatiques, de l'entretien des routes, n'ont pas été calculées. Peut-être ce poste important des dépenses n'intéresse-t-il pas le Gouvernement ? Il entre au premier chef dans le cadre des préoccupations d'une assemblée délibérante nantie du mandat précis de défendre l'intérêt général.

La question qui se pose est, en effet, de savoir si le déficit réduit au minimum par une exploitation rationnelle ne sera pas inférieur à la dépense occasionnée à l'économie nationale par les services routiers de remplacement. C'est ce que nous voulons savoir; c'est ce que nous persistons à demander; mais c'est à cette question que le ministre persiste à ne pas répondre.

Il ne s'agit pas de supprimer systématiquement toutes les lignes secondaires; chacune d'elles doit faire l'objet d'une étude approfondie, basée non pas sur les frais occasionnés par l'exploitation en cours, exploitation masquée par l'anarchie des transports en général, mais sur une exploitation comportant l'utilisation de moyens nouveaux, tels que michelines, autorails, locotracteurs, horaires souples pour voyageurs, transports groupés et non périodiques pour marchandises, personnel utilisé plus rationnellement.

Il s'agit aussi de savoir si les chemins de fer aujourd'hui nationalisés, dont l'activité doit être comprise comme service public et doit être solide, si le malheur des temps nous amenait à nous préoccuper de la défense nationale, ne vont pas, par ces mesures hâtives, fragmentaires, soustraites au contrôle du Parlement et des conseils généraux, dresser contre eux une puissance nouvelle qui réclame son droit au travail.

Demain vous risquez de voir s'envenimer la lutte entre le fer et la route. Vous n'aurez rien fait pour éviter ce heurt; vous aurez désorganisé un service public; vous aurez fait perdre à l'Etat un patrimoine important sans avoir fait un pas dans la voie de la conciliation des intérêts et d'une saine et durable coordination.

Il appartient donc au Gouvernement de différer sa décision et de faire venir en discussion le projet qu'il a déposé. Il peut le faire s'il le veut. Nous aurons alors le moyen d'organiser vraiment et harmonieusement les transports de toute nature avec la collaboration confiante des populations et des assemblées départementales.

Mais s'il s'obstine à des réformes fragmentaires faites parfois sans discernement, il aura méconnu les prérogatives et les responsabilités des conseils généraux, il aura montré le peu de cas qu'il fait de son propre projet de loi, il aura abandonné la création du grand service public de transport que les techniques nouvelles proposent à son activité. (*Applaudissements à gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, la proposition de résolution qui est aujourd'hui soumise à notre discussion a eu pour origine une proposition de M. Pellenc. Ce qui caractérise la proposition initiale de M. Pellenc, c'est qu'il ne juge plus nécessaire de cacher derrière une prétendue réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français sa volonté de s'attaquer au statut des cheminots. Il rejoint en cela le plus cher désir du Gouvernement qui a, lui aussi, son plan de démembrement et de licenciement, malgré les dangers incontestables qui peuvent en résulter pour la sécurité des usagers du rail.

M. Pinay a son plan. M. Pellenc a le sien. M. Pineau aussi avait son plan et, en 1949, il diminua les facilités de circulation accordées au personnel de la Société nationale des chemins de fer français, licencia 5.000 auxiliaires et proposa la modification du régime des retraites.

Toutes ces propositions de résolution ou de loi tendent toutes vers le même but: accréditer, dans l'esprit de la population française, l'idée que le déficit de la Société nationale des chemins de fer français est en grande partie dû aux charges du personnel. On a écrit des choses que je qualifie d'ignobles sur le dos des cheminots. On veut faire passer ces travailleurs pour des privilégiés de la nation, afin de ne pas faire droit à leurs légitimes revendications. Je pense qu'il n'est pas permis de laisser circuler de telles histoires.

M. Pellenc a écrit, dans un volumineux rapport de 186 pages, qu'il y a actuellement 446.500 cheminots, dont 101.485 dans les ateliers. En ce qui concerne les ateliers, j'indique immédiatement à M. Pellenc que 30.000 cheminots seulement y sont occupés. A la fin du mois de janvier 1952, il y avait à la Société nationale des chemins de fer français 421.094 agents, y compris tous les fonctionnaires supérieurs, soit une diminution de 92.906 par rapport à 1938 et de 82.906 par rapport à 1946. Ce chiffre de 421.094 agents est descendu à 419.036 à la fin de février. La compression totale des effectifs, par rapport au mois de janvier 1952 et à la fin de février, est de 2.058 unités.

M. Pellenc organise la propagande anticheminote et le Gouvernement comprime les effectifs sans aucun souci de la sécurité, des accidents et des déraillements. Hier encore, à Saint-Paul, à un passage à niveau non gardé, nous avons eu à déplorer un accident survenu à une voiture des postes, télégraphes et téléphones: un mort et un blessé.

Les accidents parmi le personnel se poursuivent parce que le dictionnaire des emplois, que M. Pellenc qualifie « d'étrange document », n'est pas respecté. Si ce dictionnaire des emplois avait été respecté, nous n'aurions pas à déplorer la mort du cantonnier Chainet, tué alors qu'il procédait au débranchement d'un wagon et qu'il effectuait un travail pour lequel il n'était pas qualifié. Si la sécurité et le dictionnaire des emplois avaient été respectés, nous n'aurions pas à déplorer l'accident survenu à l'auxiliaire Guignoux, 23 ans, embauché le matin même, qui passe sous une rame et doit être amputé d'une jambe, de l'auxiliaire Robin Jean, de Grenoble, 26 ans, embauché depuis trois mois, écrasé par une locomotive alors qu'il graissait une aiguille, et qui est amputé des deux jambes. Comme M. Pellenc indique qu'il y a inflation de personnel à la Société nationale des chemins de fer français, je lui signale que, dans cette équipe, il y avait deux hommes au lieu de quatre. La liste s'allonge chaque jour des cheminots qui payent de leur vie, parce que le Gouvernement pratique une politique criminelle d'économie à tout prix, les obligeant à travailler dans des conditions impossibles. Il faut que cesse immédiatement cette odieuse campagne, faite par des gens qui ne rêvent que d'économies afin de gonfler le budget de la guerre. C'est faire très peu de cas de la vie des cheminots et de la sécurité des usagers du rail que de prétendre qu'il est possible de demander à un agent d'occuper n'importe quel emploi à la Société nationale des chemins de fer français. Que M. Pellenc vienne dire aux cheminots que le dictionnaire des emplois est pour quelque chose dans le déficit de la Société nationale des chemins de fer français!

D'autre part, M. Pellenc prétend que les agents de la Société nationale des chemins de fer français voyagent trop et qu'ils coûtent très cher à la nation. J'ai relevé dans une de ses nombreuses propositions de loi les lignes suivantes: « Les cheminots voyageant gratuitement ont parcouru sur un an 5,8 milliards de kilomètres-voyageurs; le trafic utile de la Société nationale des chemins de fer français étant de 26 milliards de kilomètres-voyageurs, les facilités de circulation représentent environ 20 p. 100 du trafic. Et il a fallu, écrit M. Pellenc, 30.000 trains de voyageurs complets. »

Voilà ce que l'on ose écrire sur une catégorie de travailleurs dont la plupart ne gagnent même pas 25.000 francs par mois. Cette histoire de 30.000 trains pour promener des gens qui n'ont même pas de quoi vivre, je considère que c'est du pur Forrestal. Cette campagne de mensonges a un but, c'est de laisser croire qu'à tout prendre le projet Pinay et Lemaire serait moins mauvais que le projet Pellenc.

Quels sont les arguments que le Gouvernement avance pour faire adopter son plan de démembrement et pour refuser de faire droit aux revendications des cheminots ?

Ce sont: le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, la concurrence rail-route et la productivité.

On essaye d'accréditer l'idée que le chemin de fer est concurrencé très largement par l'automobile et par les camions sur les routes. Or, les transports pour les six premiers mois de 1938 ont été pour la Société nationale des chemins de fer français de 13.225 millions de tonnes-kilomètres-utiles, et pour les six premiers mois de 1951, les transports de marchandises ont été de 22 milliards de tonnes-kilomètres-utiles, soit une augmentation de 72 p. 100 par rapport à 1938.

Pour les voyageurs, les transports sont en augmentation de 20 p. 100 par rapport à 1938.

Il y avait, en 1938, 514.000 agents contre 421.000 en 1951. Dans ces conditions on ne peut pas dire qu'il y a baisse du trafic par suite de la concurrence routière.

En ce qui concerne le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, je considère que pour faire une comparaison, il faut prendre pour base la première année de la cons-

titution de la Société nationale des chemins de fer français en 1938. A cette époque les recettes étaient de 15.990 millions, les dépenses étaient de 18.650 millions. En 1938, il y avait un déficit de 2.660 millions et si l'on prend en considération les charges financières existant actuellement, nous pourrions évaluer ce déficit à plus de trois milliards. En ce qui concerne 1951, les recettes sont évaluées à 353.843 millions, les dépenses à 445 milliards de francs. Il y a donc un déficit de 87 milliards, mais on constate, à la lecture de ces chiffres, une augmentation de 25 p. 100 dans les recettes, et l'on peut dire que si les prix étaient en rapport avec les tarifs, il n'y aurait pas de déficit à la Société nationale des chemins de fer français.

En réalité, le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, c'est votre politique d'augmentation des prix due à la guerre et à la préparation à la guerre qui en est responsable.

En ce qui concerne la productivité, vous devez, d'après le plan Marshall, apporter une amélioration dans les conditions de vie des travailleurs. En voici les résultats pour les cheminots.

D'après la brochure *Activité et productivité à la S. N. C. F.*, tous les indices d'exploitation font apparaître une amélioration très sensible dans le fonctionnement des chemins de fer. On considère, en général, que la variation de la productivité d'ensemble du réseau d'un exercice à l'autre s'exprime par la variation du personnel, c'est-à-dire par le nombre d'unités kilométriques effectuées par heure de travail d'un agent. Or, nous relevons 79,5 unités en 1951, 50 en 1938 et 67 en 1950, soit un gain de 32 p. 100 par rapport à la meilleure année d'avant-guerre.

L'augmentation de la productivité due au personnel va de pair avec l'augmentation du parcours journalier des locomotives. Le rendement du matériel roulant, au cours de l'année 1951, a presque doublé par rapport à ce qu'il était à la veille de la guerre. Il est certain que la productivité des cheminots a augmenté d'une façon considérable, mais, par contre, leurs conditions d'existence se sont aggravées par rapport à l'avant-guerre.

Les salaires sont actuellement de 23.046 francs brut pour les agents à l'échelle 1, y compris la prime de résidence et la prime de fin d'année. Puisque M. Pellenc prétend qu'il n'y a plus d'agents à l'échelle 1, je lui indique que le salaire est de 24.026 francs pour un agent à l'échelle 2, y compris la prime de résidence et la prime de fin d'année. Les salaires des cheminots sont donc multipliés par 17.2 par rapport à 1938, alors que, malgré les multiples campagnes de baisse, les prix sont multipliés par 30 et même 35 par rapport à la même époque. Pendant la même période, la part du patronat français dans le revenu national, n'a cessé d'augmenter. Elle était de 27 p. 100 en 1939 et elle est de 54 p. 100 en 1950.

Après cela, mesdames, messieurs, vous pouvez venir nous chanter l'hymne à la productivité! Les attaques contre la Société nationale des chemins de fer français et contre les cheminots font partie de la politique antisociale et antinationale poursuivie par tous les gouvernements qui se sont succédé depuis 1947. On vient de voter le plan Schuman et l'on sait très bien que notre industrie charbonnière est menacée de disparition, et que, dans un pays désindustrialisé, il ne sera plus nécessaire d'entretenir de voies ferrées.

Le rapport Pellenc, qui nous a été présenté, indique à la page 2: « On sait que, dans le déficit permanent et considérable de cette société — déficit qui, pour l'année 1950, a été en réalité de plus de 150 milliards — entre pour une large part l'exploitation, dans des conditions tout à fait irrationnelles, de la plupart des lignes d'intérêt secondaire dont le développement représente 20.000 kilomètres de voie ferrée. »

Or, si le déficit des petites lignes représente en effet 17 milliards sur un déficit total de 87 milliards pour l'exercice 1950, il ne faut pas oublier tout le trafic qui, ayant son origine ou son point d'aboutissement sur les petites lignes, emprunte pour sa plus forte part les grandes lignes; 20 p. 100 du trafic des grandes lignes est constitué par le trafic venant des petites lignes, ce qui représente pour 1950 une recette de 30 à 40 milliards. On peut donc dire, sans crainte de se tromper, qu'en fermant les petites lignes, on sera loin de diminuer le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, mais qu'au contraire on l'aggravera.

Au lieu de fermer les petites lignes, de licencier les cheminots ou de les déplacer, comme cela s'est produit à Hazebrouck, dans le Nord, où 20 p. 100 des cheminots sont mutés purement et simplement à Dunkerque, sans qu'on sache s'ils ont la possibilité de loger leur famille dans leur nouvelle résidence, au lieu de diminuer les droits acquis, l'intérêt bien compris du pays commande de faire une politique de progrès par l'investissement des capitaux nécessaires à la modernisation des chemins de fer, à la réparation de ses bâtiments endommagés par la guerre.

De nombreuses réparations ou reconstructions ne peuvent plus être différées, en raison de l'état de plus en plus précaire des installations ferroviaires. Il en est ainsi pour une centaine d'ouvrages d'art à entreprendre au plus tard en 1953, 120 postes de signalisation sont en situation provisoire depuis sept ans. De nombreuses gares ne sont que des baraquements provisoires. De grandes gares, comme Amiens, Arras, Douai, attendent toujours d'être reconstruites.

Il faut donner satisfaction au personnel de la Société nationale les chemins de fer français qui demande l'augmentation des salaires nettement insuffisants. En ce qui concerne le respect de la grille des salaires, une partie seulement des salaires des cheminots est hiérarchisée. Il faut donner aux retraités la péréquation automatique et intégrale, les 75 p. 100 de pension de réversion à la veuve, l'échelle mobile sur les salaires, traitements et pensions. Il faut arrêter la criminelle compression des effectifs. Il faut rouvrir les écoles d'apprentissage, former de véritables cheminots connaissant bien leur métier et leur assurer une situation stable.

Afin de garantir le bon fonctionnement des transports ferroviaires, il convient en premier lieu d'interdire toute fermeture de lignes et d'établissements de la Société nationale des chemins de fer français. En principe, dans l'état actuel de la législation, le Gouvernement n'a pas le droit de désaffecter les lignes de chemins de fer. Il tourne cependant la difficulté en prétendant qu'il s'agit non pas de fermeture, mais d'un arrêt du trafic.

C'est pourquoi je considère qu'il est nécessaire de préciser qu'il sera désormais interdit de fermer au trafic des lignes et établissements et, en vue d'assurer la sécurité nécessaire, il convient, en outre, de stipuler que les effectifs du cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français ne pourront être inférieurs au nombre total d'agents en activité au 1er janvier 1948, cadre permanent et auxiliaire compris. Il faut mettre fin aux mutations arbitraires, aux brimades actuelles. Il faut embaucher un nombre d'agents égal au nombre d'agents supprimés depuis le 1er janvier 1948. Il faut commissionner les auxiliaires et recruter à l'avenir de nouveaux agents, chaque fois que des cheminots quittent l'activité de service pour prendre leur retraite ou pour toute autre raison.

Voilà pourquoi le groupe communiste défendra tout à l'heure un contre-projet. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

Mme le président. La parole est à M. Bousch.

M. Jean-Erich Bousch. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la sous-commission de contrôle des entreprises nationalisées m'a chargé, l'année dernière à pareille époque, d'examiner s'il existait des procédés plus rentables d'exploitation des lignes secondaires, accusées d'être une des causes sinon essentielles, du moins certaine, de déficit pour la Société nationale des chemins de fer français et, de ce fait, menacées de fermeture.

A la suite de l'étude que j'ai faite, une proposition de résolution a été déposée et certains ont vu dans cette proposition une atteinte à la Société nationale des chemins de fer français ou à son personnel. L'homme qui vous parle doit sa vie à un cheminot. Il ne serait certainement pas monté à cette tribune si les mesures préconisées avaient pour effet de porter atteinte à ce corps magnifique, dont les services rendus pendant la guerre 1939-1945 ont fait l'objet de citations à l'ordre de la Nation, et il serait de mauvais aloi qu'un parlementaire vînt dénigrer ce corps auquel il doit tant. (*Très bien! — Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

L'esprit qui nous a animés, et qui m'a animé personnellement, est d'un genre différent; c'est celui de voir comment on pouvait éviter, lorsque cela est possible, le démantèlement lent de cet organisme dans ce qu'il a de moins efficace, c'est-à-dire ses petites lignes secondaires.

Je me suis donc rendu dans un département où sont mis en application des procédés d'exploitation différents de ceux couramment employés par la Société nationale des chemins de fer français. Qu'ai-je constaté? Je ne voudrais pas retenir longuement votre attention, mais je tiens à rappeler quelques faits.

Dans ce département — l'Indre-et-Loire — il existe une ligne entre Tours, Chinon et Richelieu, sur laquelle l'exploitation est assurée par une compagnie privée au profit de la Société nationale des chemins de fer français sur une certaine partie du parcours — la Société nationale des chemins de fer français gardant l'infra-structure — et totalement sur une autre partie, celle de Richelieu à Ligré (17 kilomètres).

J'ai constaté des simplifications dans les procédés d'exploitation. J'ai vu des matériels plus légers, plus simples, d'un maniement extrêmement facile. J'ai constaté que le service voyageurs était effectué par des autobus, ou plutôt des autorails — j'ai tendance, je m'en excuse, à parler d'autobus, ce genre

d'engin étant véritablement un autobus sur rail — du type 80 CV pour des services sur lesquels la Société nationale des chemins de fer français utilise souvent des engins beaucoup plus puissants, atteignant parfois 300 CV.

Ces autorails ne comportent qu'un seul conducteur placé au milieu des voyageurs eux-mêmes. La visibilité est totale, le conducteur peut ralentir aux passages à niveau non gardés, il délivre les billets, il encaisse s'il y a lieu, il remplit, en un mot, un service comparable à celui du conducteur d'autobus.

L'autorail de la Société nationale des chemins de fer français que j'ai pu voir là-bas, d'une puissance de 90 CV, entraine automatiquement la présence de deux conducteurs. L'un se trouve dans l'autorail et l'autre dans la cabine placée au-dessus. De cette cabine, la visibilité n'est d'ailleurs pas parfaite et ne permet, en aucun cas, de se rendre compte de ce qui se passe sur le quai de la gare.

Il existe donc des engins qui entrainent des servitudes moindres que ceux couramment exploités par la S. N. C. F. Ils sont moins puissants, et par conséquent, ils consomment moins de combustible; ils sont plus souples, plus faciles à conduire, en sorte qu'on peut — contrairement à ce qui semble avoir été dit par ailleurs — envisager sans danger l'existence, sur les lignes à très faibles trafics, de passages à niveau non gardés.

Au point de vue du coût au kilomètre de ces engins, des chiffres ont été cités dans le rapport que j'avais fait, et qui ont été reproduits dans la proposition de M. Pellenc: 60 francs au kilomètre, contre 200, qui est le prix courant de la S. N. C. F.

Je ne prétends pas que ces chiffres soient indiscutables. N'étant pas expert et n'ayant pu les établir moi-même, j'étais obligé de me fier aux renseignements qui m'étaient donnés; ils représentent un ordre de grandeur et sont sujets à variations selon les époques. Lorsque je cite le chiffre de 60 francs au kilomètre, j'indique bien que cela comporte la fourniture de l'autorail, son petit et grand entretien, le combustible et le personnel de conduite.

Je précise que les conditions d'utilisation sont mauvaises car l'engin que j'ai vu fait un nombre d'allers et retours limité, deux par jour, en sorte que le personnel est inutilisé la plupart du temps. Les charges de personnel représentent un pourcentage important — 60 à 70 p. 100 — des dépenses de fonctionnement on conçoit qu'une fréquence plus considérable permettrait de réduire la part de ces charges.

Quant au coût de ces engins, les chiffres que j'ai cités le situent en 1950 aux environs de 9 millions, coût assez important; ces machines se fabriquent presque de façon artisanale, c'est-à-dire un échantillon après l'autre, la Société nationale des chemins de fer français ainsi que les sociétés privées manquant des fonds nécessaires pour lancer une commande importante.

Le service des marchandises. Je dois dire que je ne pensais pas, en allant à Chinon, que je serais du jour au lendemain transformé en conducteur de train de marchandises. (*Sourires.*) Arrivé dans l'après-midi, vers quinze heures, j'ai pu prendre place sur un locotracteur que j'ai conduit moi-même quelques minutes plus tard. La conception est simple. Deux moteurs de camions opposés, et la cabine au milieu pourvue d'une visibilité extraordinaire. Le démarrage et la conduite sont d'une facilité peu commune. L'exploitation est des plus économiques puisque, sur les deux moteurs de 200 CV, un seul est en service lorsque la charge le permet.

Vous comprendrez qu'ainsi on obtient des conditions d'exploitation moins onéreuses que celles couramment employées à la Société nationale des chemins de fer français, ce qui ne veut pas dire que celle-ci n'ait pas expérimenté de son côté des engins de ce genre.

Le prix, en l'occurence, est évidemment important, parce que la fabrication se fait encore de façon peu industrielle. Il est de 16 à 17 millions l'unité en 1950.

J'en viens maintenant à l'exploitation proprement dite de la ligne privée, comparée à celle de la ligne secondaire exploitée par la Société nationale des chemins de fer français. Sur la ligne que j'ai visitée, celle de Chinon-Ligré-Richelieu, l'effectif du personnel était réduit à dix-huit, soit à peu près un par kilomètre. Je sais que notre collègue M. Aubert a dit, dans son rapport, que sur certaines lignes la Société nationale des chemins de fer français a des effectifs comparables. J'en suis bien aise, car cela prouve que la Société nationale des chemins de fer français est également capable d'exploiter dans des conditions de prix de revient très faible.

Je dois dire tout de suite que ce personnel travaillait énormément, mais avec des méthodes d'exploitation simplifiées.

Dans telle gare de la Société nationale, un chef de gare se plaignant des réductions considérables effectuées dans son personnel, est encore obligé de recopier à la main, en quatre ou cinq exemplaires, des états, alors que l'entreprise privée utilise tout simplement la machine à écrire pour faire des états en plusieurs exemplaires.

Je dois toutefois ajouter que ce personnel n'est pas aussi spécialisé que celui de la Société nationale. C'est probablement une des raisons qui font qu'il est, en moyenne, certainement moins bien payé. Il n'en reste pas moins, et M. le ministre sera certainement d'accord avec nous, que nous sommes convaincus que les traitements actuels du personnel, et surtout du petit personnel, de la Société nationale sont nettement insuffisants.

Si je compare les charges salariales d'une ligne secondaire exploitée par une entreprise privée à celles de la Société nationale, je fais les constatations suivantes: pour un salaire horaire de l'ordre de 100 francs à la Société nationale, le salaire horaire de l'agent de l'entreprise privée n'est que de 80 francs, puisqu'il n'est pas exigé les mêmes compétences ni la même interchangeabilité.

Pour la Société nationale des chemins de fer français, les charges atteignent 95 à 100 p. 100 du salaire, ce qui nous amène pratiquement à un salaire horaire de 200 francs; pour l'entreprise privée, ces charges sont de l'ordre de 50 p. 100 du salaire, soit 40 francs, le salaire horaire coûte donc 120 francs. Pour un autorail n'ayant qu'un conducteur au lieu de deux, l'heure de conduite revient ainsi, non pas à 200 francs, ni à 120 francs, mais à 60 francs.

D'autres constatations ont été faites à cette occasion, mais il m'apparait superflu d'insister, étant donné le cadre défini tout à l'heure par M. le président Pellenc, c'est-à-dire le désir de la sous-commission d'éviter, lorsque cela est possible, la fermeture des lignes secondaires et de rechercher des modalités d'exploitation plus simples et moins onéreuses.

Nous constatons qu'il existe des solutions au problème posé.

Je n'ai cité que l'exemple d'Indre-et-Loire, mais il en existe bien d'autres, et j'ai là une liste très longue de lignes qui sont exploitées de façon simplifiée. Je pourrais citer, en particulier, le cas de la Bretagne. Ce n'est pas la seule région. Par contre, on constate que dans d'autres régions, par exemple, entre Esbly et Crécy, sur 10 kilomètres 800, le long du Morin, la Société nationale des chemins de fer français emploie pour le transport des voyageurs des autorails de 300 CV. Certains jours, il y en a même deux, c'est-à-dire 600 CV, alors que — j'en suis convaincu — 150 seraient largement suffisants.

Certains diront que, malgré ces procédés d'exploitation simplifiés, la ligne visitée accuse néanmoins un déficit. Cela est probable; je crois même que le chiffre de deux millions figure dans le budget du conseil général d'Indre-et-Loire.

L'objet de mon étude n'a pas été de rechercher un moyen infaillible pour supprimer tout déficit d'exploitation des lignes secondaires.

L'objet de mon étude a été de prouver qu'il existait des procédés plus rentables d'exploitation à envisager avant d'accéder aux projets de fermetures de lignes secondaires préconisés par la Société nationale des chemins de fer français. J'insiste sur les déclarations faites tout à l'heure par notre collègue, M. Chazette. La Société nationale des chemins de fer français emploie souvent des procédés lui permettant d'arriver à ses fins sans qu'il soit pratiquement possible de s'y opposer.

Dans mon département, la Moselle, nous nous sommes trouvés placés un jour, au comité technique départemental des transports, devant une demande de la Société nationale des chemins de fer français concluant à la fermeture d'une ligne à faible trafic. J'ai demandé à connaître le bilan de cette ligne; au rapport verbal présenté a succédé dans une séance ultérieure un rapport écrit. Les chiffres n'étaient plus exactement les mêmes, mais le vote a été acquis sans qu'une étude sérieuse ait été faite et sans que les collectivités locales aient été à même d'exprimer sérieusement leur point de vue.

Or nous estimons nécessaire une telle étude en commun chaque fois que le problème est posé et chaque fois que la Société nationale des chemins de fer français estime qu'il doit être posé.

Je dirai encore que, si l'expérience prouvait qu'il reste un déficit, les collectivités locales doivent, non pas financer le déficit — et là, je suis d'accord avec M. Aubert — mais participer éventuellement aux subventions lorsqu'elles estiment, pour des raisons peut-être valables, que l'exploitation doit continuer.

Mais c'est là une décision à prendre après examen. Ce n'est pas là notre objet. Notre objet est précisément de permettre l'étude de ces lignes, la participation à cette étude des collectivités locales, l'essai de solution plus simplifié et enfin, lorsqu'il est prouvé que le déficit est trop considérable, que l'Etat ne peut pas le supporter, que les collectivités locales ne peuvent ou ne veulent supporter la charge du déficit, qu'aucune exploitation par entreprise privée n'est possible, l'abandon pur et simple du capital national qu'est le réseau ferré en question.

Personne ne peut donc formuler une objection valable au vote de notre proposition de résolution. Je ne pense pas qu'elle constitue une atteinte à la Société nationale des chemins de

fer français, ni une menace contre les transporteurs routiers, la solution routière étant celle vers laquelle on s'acheminera lorsqu'il ne sera plus possible de faire autrement.

M. Louis Lafforgue. Et l'on subventionnera les transports routiers!

M. Jean-Eric Bousch. Cela ne veut pas dire que l'on subventionnera les transports routiers.

Voilà, mesdames, messieurs, quelles sont les conclusions de notre étude. Cette dernière a donné lieu au dépôt d'une proposition de résolution que le président M. Pellene a analysée tout à l'heure.

Je ne pense pas que soient posés, à cette occasion, les grands problèmes de la coordination que notre collègue M. Chazette a soulevés. Je ne pense pas non plus qu'il faille mettre en cause, à l'occasion du vote d'une proposition de résolution, le principe du statut du cheminot; ce n'est pas l'objet du débat.

L'objet de notre discussion est d'indiquer des méthodes pour que le capital national ne soit pas amputé inutilement et avant terme et d'obtenir que participent aux décisions à prendre les représentants des populations directement intéressées. (*Applaudissements.*)

Mme le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. André Morice, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, une tendance naturelle, lorsqu'on traite d'une question comme celle-ci, est de l'examiner dans toute son ampleur et de poser le grand problème de la coordination.

Je n'ai pas l'intention aujourd'hui de traiter de cette importante question, mais bien de m'enfermer aussi étroitement que possible dans les limites de la proposition de résolution. Cependant, après les déclarations qui ont été faites, je voudrais, à mon tour, présenter quelques observations.

Je suis entièrement d'accord avec M. Aubert, lorsqu'il appelle l'attention de cette assemblée sur la terminologie à employer quand on traite des problèmes propres à la Société nationale des chemins de fer français. Il convient, en effet, de tenir compte de la sensibilité très légitime des cheminots. Ceux-ci sont très touchés de la façon dont on présente l'examen de leur activité et portent une attention particulière au choix des vocables employés, tant on est souvent injuste à leur endroit.

Il est donc préférable, je crois, sur ce point particulier que vous avez traité, d'utiliser l'expression « lignes affluentes » ou, si vous le préférez, « lignes à faible trafic », ce qui correspond le mieux à la réalité.

Je voudrais, au surplus, puisque la gestion de la Société nationale des chemins de fer français a été évoquée, vous indiquer que j'aurai sans doute l'occasion prochainement, traitant le problème dans son ensemble, de vous relater les efforts de cette société et de vous dire combien ces vues d'avenir nous permettent d'envisager avec sécurité ce que deviendront nos chemins de fer dans les années qui viennent.

Je vous apporterai la démonstration facile que ceux qui ont la charge de la Société nationale des chemins de fer français ont le souci, non seulement de suivre les techniques, mais de chercher à définir leur évolution dans les années à venir. Vous verrez alors combien nous pouvons être légitimement fiers des activités de nos chemins de fer français. (*Applaudissements.*)

Je n'irai pas jusqu'à suivre M. Bousch dans sa comparaison entre les lignes publiques et les lignes privées. Il convient de comparer des choses comparables. Il faut examiner quelles sont les garanties offertes par les lignes privées et voir si elles ont en face d'elles les mêmes obligations. Pour évoquer ici un problème de navigation dont j'avais la charge il y a peu de temps, je dirai qu'il est impossible de comparer l'exploitation de certains bacs fluviaux et celle des transatlantiques; il y a là, évidemment, des conditions absolument différentes.

Mais la base essentielle des interventions et des rapports présentés porte surtout sur le désir exprimé par les intéressés d'être consultés chaque fois qu'une modification sera apportée à la structure régionale et départementale de la Société nationale des chemins de fer français. Je ne puis à cet égard que me référer à la déclaration, lue par M. Chazette, de mon prédécesseur à ce poste de ministre des travaux publics et qui répondait par avance aux soucis de cette assemblée — il y a continuité politique entre les ministres des travaux publics successifs. Au surplus, je me permettrai de reprendre ce texte déjà cité et de vous indiquer ce passage de l'article 15 du projet de loi n° 850: « Les conseils généraux intéressés pourront saisir le ministre de propositions tendant, soit à l'octroi de subventions, soit à la prise en compte de l'exploitation des lignes par le département, ce qui leur permettra de suggérer pour la desserte de ces lignes des solutions tenant compte des conditions locales et des intérêts propres à chaque région ».

Il est bien évident qu'il ne peut venir à l'esprit de bouleverser la physionomie d'une région sans consulter les organismes locaux qui en ont la responsabilité. Mais où je ne suis pas d'accord avec M. le sénateur Chazette, c'est dans l'exposé qu'il a présenté ici. Car, si nous devions purement et simplement adopter sa conclusion, il n'y aurait aucune réforme, aucune réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français.

Vous le savez bien, toutes les lignes que nous serions amenés à supprimer ou à transformer, verraient à bon droit leurs élus les défendre. C'est là un souci extrêmement légitime, pour celui qui représente une région, de ne pas voir disparaître de cette région un de ses éléments d'activité sans savoir exactement par quoi on le remplacera et surtout sans savoir ce que donnera la gestion suivante.

Si nous voulons réaliser, comme c'est, j'en suis sûr, le vœu de cette assemblée, des économies valables sans porter atteinte au fonctionnement d'un grand service national, il faut laisser à l'exécutif la possibilité de prendre ses responsabilités et d'avoir, dans certains cas, des moyens d'action assez rapides.

C'est dans cette voie que s'est engagée l'Assemblée nationale. M. Chazette faisait, en effet, allusion à un refus de cette assemblée de voter certaines propositions que nous lui présentions, afin de nous permettre, dans un délai limité, de prendre un certain nombre de dispositions. Je réponds à M. Chazette que l'Assemblée nationale nous a accordé ces pouvoirs dans une seconde lecture. J'ai défini exactement dans quelles conditions ce texte devait être utilisé. J'ai précisé — je le dis pour vous, car vous aurez à connaître très prochainement, je l'espère du moins, du projet actuellement en discussion devant l'Assemblée nationale — que je désirais avoir un certain nombre d'armes portant sur la simplification des formalités pour les transports départementaux, sur la simplification du cahier des charges des lignes à faible trafic, sur la modification de la convention de 1937, sur les sanctions à appliquer en cas d'infraction; enfin, j'ai demandé la modification du conseil supérieur des transports, qui est un organisme très lourd de soixante-treize membres, alors que nous attendons de ce conseil un travail effectif et rapide. Et j'ai dit à l'Assemblée nationale, comme je le dis aujourd'hui devant le Conseil de la République, que ce que nous voulons faire va dans le sens de la proposition de résolution qui est en discussion aujourd'hui.

Quand nous parlons de modifier le cahier des charges, que voulons-nous dire ? Nous voulons dire qu'il y a certaines lignes à faible trafic pour lesquelles nous désirerions bien voir alléger les engagements de l'État, pour lesquelles, par exemple, quatre services sont prévus, alors qu'un ou deux peuvent être suffisants.

Par conséquent, lorsque nous modifierons les modes de fonctionnement actuels de ces lignes à faible trafic, nous irons dans le sens même de la proposition que vous examinez aujourd'hui, puisque nous nous efforcerons de prolonger la vie de ces lignes par une exploitation plus économique. Nous ne ferons rien d'autre.

La commission des finances de l'Assemblée nationale nous avait demandé, ce qui dans la discussion finale n'a pas été retenu, mais ce que j'accepte, de limiter nos possibilités de modifier la convention de 1937 pendant un délai de trois mois, en nous bornant aux stipulations financières.

Je voudrais également dire, pour répondre à l'intervention de M. Dutoit, qu'il ne s'agit pas de toucher en quoi que ce soit au statut des cheminots, car, si nous pouvons avoir dans le domaine de la Société nationale des chemins de fer français des lignes à grand trafic et des lignes à faible trafic, le corps des cheminots forme un tout homogène. Il ne sera touché en rien par ces textes à leur statut.

Voilà les observations que je voulais me permettre de présenter, après avoir entendu les différents orateurs. J'ajoute que le Gouvernement est d'accord pour discuter au plus tôt d'un grand projet d'ensemble. J'ai eu tout récemment avec M. le rapporteur du projet à l'Assemblée nationale un échange de vues à ce sujet. Ce que nous voulons dans un pareil domaine, c'est qu'un rapport soit présenté réalisant une certaine entente entre le Gouvernement et la commission pour éviter un débat qui — vous le mesurez par l'ampleur même de la discussion d'aujourd'hui autour d'une proposition de résolution — sera considérable. La grande majorité des élus, et on le conçoit, voudra intervenir dans une pareille discussion et de très nombreux amendements seront déposés. Il me paraît donc préférable d'organiser à l'avance ce débat pour que puisse en sortir un texte cohérent nous donnant des moyens d'action suffisants.

C'est parce que j'ai simplement exprimé la crainte qu'un pareil débat ne soit pas réalisé dans un délai très court — M. le rapporteur du projet à l'Assemblée nationale parle de la fin de juillet — et que je crains qu'à cette date, à la veille des vacances, ce débat ne soit encore repoussé à une date ultérieure, que,

tout en acceptant d'en discuter au plus tôt, j'ai sollicité ces garanties qui me couvrent contre les risques et qui me permettront avec un pareil texte de ne pas demander au Parlement d'ici la fin de l'année, toutes circonstances économiques restant égales, une subvention supérieure à celle de 80 milliards qui a été accordée par le Parlement.

Ceci étant dit, et je crois que je vous le devais, mesdames, messieurs, de par le sérieux même de vos interventions, je vais maintenant entrer, si vous le voulez bien, dans le cadre même de la proposition de résolution qui vous est soumise afin d'en discuter les différents termes.

L'objet de la proposition de M. Pellenc est d'éviter la fermeture des lignes à faible trafic pour ménager les intérêts locaux. D'une façon générale, je dois dire que ceci entre dans les dispositions des projets gouvernementaux de réorganisation des transports.

Si j'examine l'article 1er, par lequel on demande un classement d'après les résultats comptables de l'exploitation de ces lignes, je ne peux manquer d'y trouver une certaine analogie avec l'article 14 du projet déposé par mon prédécesseur, tout en devant déclarer que le résultat, en pareil domaine, est délicat à établir. En effet, les dépenses d'une petite ligne ne peuvent être déterminées que forfaitairement, d'une part, alors que ses recettes peuvent difficilement être discriminées de celles des grandes lignes, d'autre part.

Il n'en est pas moins vrai que la Société nationale des chemins de fer français a engagé dans ce domaine une étude portant sur l'établissement de ces bilans, étude qui demandera, d'ailleurs, encore quelques mois avant d'être terminée.

Si j'examine les articles 2, 3 et 4, qui concernent les moyens d'équilibrer l'exploitation des lignes grâce à une simplification des méthodes, je tiens à déclarer qu'à ce point de vue, la Société nationale des chemins de fer français a fait l'étude demandée et qu'elle est entrée dans la voie des réalisations. Nous sommes donc très nettement d'accord sur le principe qui est ainsi posé dans la proposition de résolution.

Cependant, nous pouvons faire quelques réserves sur les économies envisagées en face des charges d'exploitation, car nous sommes toujours obligés de considérer le trafic affluent, qui constitue tout de même une part légitime de l'activité de la Société nationale des chemins de fer français.

J'en arrive maintenant à l'article 5, qui prévoit la fermeture des lignes pour lesquelles le déficit ne peut être résorbé. Or, cette disposition est incluse dans le décret du 14 novembre 1949 et également à l'article 2 du projet de mon prédécesseur, mais avec des modalités donnant des garanties aux usagers, sans perte du trafic affluent pour les lignes principales.

Voilà donc, très schématiquement examinée, cette proposition de résolution. Nous considérons qu'elle est dans la ligne générale de l'action du Gouvernement pour la réorganisation des transports. Ces mesures, d'ailleurs, seront discutées à nouveau lorsque nous aurons devant nous le grand projet de coordination qui, je l'espère avec vous, viendra bientôt en discussion. Sous le bénéfice de ces indications, le Gouvernement ne voit pas d'inconvénient à accepter cette proposition de résolution. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

Mme le président. Personne ne demande plus la parole dans la discussion générale ?...

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de résolution.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.*)

Mme le président. J'ai été saisie de deux contre-projets.

Le premier (n° 1), présenté par M. Dutoit et les membres du groupe communiste, est ainsi rédigé :

« *Article unique.* — Le Conseil de la République invite le Gouvernement à approuver la proposition de résolution suivante :

« Aucune ligne ni aucun établissement de la Société nationale des chemins de fer français ne pourra être fermé au trafic sans l'approbation préalable du Parlement consacrée par une loi.

« Le nombre des agents du cadre permanent de la Société nationale des chemins de fer français ne pourra plus être inférieur au nombre d'agents (cadre permanent et auxiliaire) en activité de service à la date du 1er janvier 1948. »

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. J'ai défendu tout à l'heure mon contre-projet, au cours de la discussion générale. Je vous prie de le prendre en considération et, à ce propos, je dépose une demande de scrutin au nom du groupe communiste.

M. Bertaud, *vice-président de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le vice-président de la commission.

M. Bertaud, *vice-président de la commission.* La commission des moyens de communication s'est penchée assez longuement sur la proposition de résolution de notre collègue M. Pellenc pour que je puisse déclarer, en son nom, que le contre-projet présenté par notre collègue M. Dutoit ne répond pas exactement à ses vues.

Dans ces conditions, la commission des moyens de communication est d'avis de s'opposer à la prise en considération du contre-projet de M. Dutoit.

Mme le président. Je consulte le Conseil sur la prise en considération du contre-projet de M. Dutoit.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le groupe communiste.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants	250
Majorité absolue	126
Pour l'adoption	18
Contre	232

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Nous abordons maintenant la discussion du contre-projet (n° 2) présenté par MM. Chazette, Pauly et les membres du groupe socialiste.

J'en donne lecture :

« *Article unique.* — Le Conseil de la République,

« Affirme à nouveau sa volonté de voir réduire dans de très notables proportions le déficit de la Société nationale des chemins de fer français par la mise au point d'une coordination véritable qui, tenant compte des techniques nouvelles, supprimerait les doubles emplois, les concurrences inutiles et aboutirait à la création d'un grand service public dans lequel trouveraient leur compte l'usager et l'économie générale du pays ;

« Considérant que le problème ne consiste pas seulement à réorganiser les conditions d'exploitation de certaines lignes secondaires, mais bien à abandonner ces conceptions fragmentaires pour saisir du problème les assemblées départementales et les comités de transport ;

« Invite en conséquence le Gouvernement à différer toute modification et, tout en activant le vote du projet de loi en cours de discussion, à mettre en œuvre les comités départementaux de transport pour recueillir l'opinion de la nation et présenter au contrôle parlementaire un plan d'ensemble cohérent et harmonieux qui tiendrait compte des moyens nouveaux, des intérêts en présence et spécialement de ceux de l'usager et de l'économie nationale ».

La parole est à M. Chazette.

M. Chazette. Nous avons déposé ce contre-projet, qui complète les indications que j'ai fournies tout à l'heure et qui change un peu la thèse qui avait été présentée par la commission.

J'entends bien que le rapporteur, tout à l'heure, reconnaissait très loyalement que le texte présenté par notre collègue M. Pellenc était fragmentaire et qu'une disposition parlant de coordination eût été plus intéressante. M. Pellenc, en effet, dans son intervention, faisait appel au bon sens ; il parlait des barrières contre les arrière-pensées ou les combinaisons, et il disait que pour les lignes dont le sort est mis sur la sellette, il faut connaître le bilan d'exploitation. Ce bilan d'exploitation nous donnera le compte des errements passés, mais nous ne saurons rien d'un bilan établi selon les données nouvelles d'exploitation.

La proposition de résolution présentée par la commission et soutenue par M. Pellenc marque la nécessité de rechercher les moyens d'exploitation propres à la Société nationale des chemins de fer français et d'aider éventuellement cette entreprise par les fonds du département. Cela, c'est une partie du problème ; il n'y a là aucune recherche des raisons de la mauvaise marche ; aucun regard n'est jeté par-dessus les talus, monsieur Pellenc. Vous regardez le déficit actuel, l'exploitation actuelle ; vous considérez les lignes et vous recherchez le moyen d'intervenir utilement. Au point de vue économique, c'est une excellente pensée, mais ce n'est pas comme cela que vous allez résoudre le problème, puisque vous êtes devant une situation toute nouvelle.

Vous avez à vous préoccuper des transports routiers, de l'anarchie des lignes d'autobus qui sont en train de « crever » certaines voies ferrées, de méthodes nouvelles de transport.

Par conséquent, vous avez à vous préoccuper du bilan d'une exploitation basée sur ces nouvelles méthodes, mais non pas des bilans anciens, sinon pour les comparaisons nécessaires.

Nous avons pensé qu'il fallait aller plus loin. C'est dans ces conditions que nous avons déposé, mon collègue M. Pauly et moi-même, le contreprojet dont il vous a été donné connaissance.

Vous voyez, mes chers collègues, qu'il ne s'agit pas pour nous de battre en brèche la proposition de M. Pellenc, développée, d'ailleurs, au nom de la commission. Nous voulons aller un peu plus loin, attitude nullement contradictoire.

Vous pourriez, me semble-t-il, admettre le contreprojet que nous vous présentons, d'autant plus que M. le ministre nous donnait, il y a quelques instants, des précisions extrêmement intéressantes. Il disait: Je suis obligé de m'enfermer dans les limites de la proposition de résolution. Bien sûr! Mais il faut tout de même tenir compte du fait — et très loyalement, M. le ministre le reconnaissait — que, prochainement, le problème de la Société nationale des chemins de fer français allait être développé d'une manière complète.

Il ne s'agissait pas non plus — je reprends les propres termes de M. le ministre, qui m'intéressent au premier chef — de bouleverser l'économie d'une région sans consulter les conseils généraux. Le projet sur la coordination va bientôt venir en discussion, nous dites-vous; nous en sommes ravis. Nous espérons, toutefois, qu'il viendra avant le mois de juillet. D'ici là, en effet, des événements se seront déroulés et, pour certains départements, c'est le moment où l'essai dont je vous ai entretenu, et que vous connaissez, hélas! à merveille, va être entrepris.

Dans ces conditions, les conseils généraux, pour lesquels vous manifestez une certaine sollicitude puisque vous voulez les consulter, seront abandonnés à leur triste sort. Je vous citerai l'exemple — que, d'ailleurs, mes collègues peuvent reprendre pour leur propre département — du conseil général du département que je représente, qui a décidé de mettre à l'étude le plan départemental des transports pour la session de mai. C'est vous dire qu'il va travailler d'arrache pied pour présenter un projet accordé avec la législation actuelle, qui réponde à vos préoccupations telles que vous venez de nous les indiquer, puisque, en deuxième lecture, vous avez eu satisfaction.

Dans ces conditions, quelle va être la situation ? Il y aura des conseils généraux qui vont travailler dans le cadre de la loi et vous ne leur donnez même pas le temps matériel de se retourner! Je voudrais vous demander, monsieur le ministre, — je suis prêt à retirer ce contreprojet si vous nous faites ce plaisir — de nous annoncer que, tenant compte de la volonté d'un conseil général, vous allez différer, jusqu'à ce qu'il ait étudié un plan départemental des transports, ces mesures qui, selon nous, sont très dommageables. Nous nous trompons peut-être sur le résultat pratique de ces mesures, mais les conseils généraux ont le sentiment qu'il leur est indispensable de regarder de près ces questions, car il ne s'agit pas seulement de la S. N. C. F., mais de tous les transports. Si vous voulez faire un travail d'ensemble, vous devez permettre aux conseils généraux de voir ces problèmes dans leur totalité. Il vous suffit de suspendre ces mesures pendant un mois ou deux. Vous aurez ainsi répondu au vœu des conseils généraux et vous serez ainsi en accord avec vous-mêmes et avec vos propres déclarations, puisque vous disiez vouloir respecter le travail des conseils généraux pour éviter tout bouleversement dans ces régions. Voilà ce que je vous demande, monsieur le ministre. Le crédit que je sollicite n'est pas tellement long. Vous pourrez ainsi mettre en pratique vos propos de sollicitude à l'égard des conseils généraux.

Si vous m'accordez ce simple retard dans l'application de l'essai, bien entendu, je m'en rapporterai à ce que le ministre dira pour savoir si nous devons maintenir notre contre-projet.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je rends volontiers hommage aux déclarations de M. le sénateur Chazette qui, très habilement, présente le contre-projet qu'il défend. Je ne peux que confirmer ce que j'ai dit il y a un instant lorsqu'il s'agissait de la suppression de lignes, considérant qu'il est indispensable de prendre l'avis du conseil général et qu'on ne peut pas bouleverser toute la structure économique d'une région sans consulter ceux qui en ont la responsabilité. Je l'ai dit, et ceci reste valable.

Mais il est des essais auxquels fait allusion M. Chazette; il veut sans doute parler des gares-centres. Ici, je ne peux pas prendre l'engagement de ne pas faire cette expérience, car alors nous ne la ferions jamais. Nous avons décidé de faire dans un très petit nombre de régions ces essais de gares-centres, qui doivent nous permettre de réaliser un service très convenable pour tous les administrés, et tout de même de nous engager dans la voie de réformes assez substantielles.

Si nous ne continuions pas ces expériences décidées par mon prédécesseur, nous ne serions jamais en état d'apporter à l'Assemblée un plan, positif ou négatif, disant: voilà les résultats qui nous fixent exactement sur l'intérêt de cette expérience. Je pense, que la première partie de mon exposé est de nature à lui donner satisfaction, puisque je ne veux rien supprimer définitivement sans avoir consulté les intéressés.

Si je vais maintenant dans le détail de la proposition de résolution que sans doute M. le sénateur Chazette retirera pour nous permettre d'avoir une unité d'action dans ce débat, je constate que les deux premiers paragraphes n'ont rien à mes yeux qui soit répréhensible et nous serions disposés à les accepter. Par contre nous ne pouvons pas accepter le troisième paragraphe. Que dit ce texte ? « Invite en conséquence le Gouvernement à différer toute modification... ». C'est vraiment un texte qui est infiniment trop général pour que nous puissions l'admettre. Car ce qui a été voté hier par l'Assemblée nationale et ce qui, je l'espère, sera confirmé par le Conseil de la République, nous donne les moyens, ainsi que je l'ai exposé tout à l'heure, de procéder à des modifications sur les lignes à faible trafic pour nous permettre justement d'obtenir une gestion plus économique nous permettant de prolonger l'exploitation de ces lignes. Par conséquent je ne peux accepter quant à moi de me voir interdire une possibilité que le Parlement va sans doute me donner d'autre part. Je pense que M. le sénateur Chazette comprendra et que, sous le bénéfice de mes observations et de mes déclarations qui devant une Assemblée comme celle-ci doivent être considérées comme particulièrement sérieuses, acceptera de retirer ce texte et de s'en tenir à la proposition de résolution.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je voudrais demander une précision à M. le ministre: voudrait-il accepter de couvrir de son autorité la déclaration qui a été faite devant la commission des moyens de communications par M. le président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, à savoir que lorsqu'on ferait des expériences de gare-centre, en aucun cas, la qualité du service rendu par les services ou par les agents de sous-exploitation qu'elle utiliserait, ne subirait un préjudice et qu'en aucun cas non plus cela n'équivaudrait à une augmentation des tarifs ?

La commission des moyens de communication a été très sensible à cette déclaration de M. Tissier et je suis persuadé qu'elle serait très heureuse d'en entendre confirmation de la part de M. le ministre.

Mme le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je pense qu'avant de m'engager sur des déclarations, il faut d'abord que je les connaisse. Ceci m'amène à demander à la commission, lorsque les dirigeants de la Société nationale des chemins de fer français doivent être convoqués devant elle de vouloir bien en aviser le ministre des travaux publics responsable. Il serait souhaitable que ces auditions aient lieu soit en ma présence, soit en présence d'un de mes représentants.

J'espère que M. le président comprendra que n'ayant pu entendre les déclarations et que ne les connaissant pas dans le détail, je ne puisse m'engager avant de les avoir examinées dans leur ensemble. (*Applaudissements.*)

Mme le président. Maintenez-vous votre contre-projet, monsieur Chazette ?

M. Chazette. Nous maintenons notre contreprojet, madame le président. Il serait peut-être utile, puisque nous sommes d'accord avec M. le ministre sur les deux premiers paragraphes de voter, d'abord sur les deux premiers paragraphes et ensuite sur le troisième.

Mme le président. Je vous rappelle, monsieur Chazette, que c'est sur la prise en considération de l'ensemble du texte qu'il s'agit de voter. Si la prise en considération était votée, le texte serait renvoyé en commission. Nous ne pouvons donc pas voter par division.

Je consulte le Conseil sur la prise en considération du contre-projet.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le groupe des indépendants.

Le scrutin est ouvert.

(*Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.*)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants..... 307
Majorité absolue..... 154

Pour l'adoption..... 61
Contre 246

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Nous arrivons à l'article unique de la proposition de résolution présentée par M. Pellenc.

J'en donne lecture :

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement :

« A procéder aussi rapidement que possible à une réorganisation de l'exploitation des lignes de chemin de fer d'intérêt secondaire en s'inspirant des principes suivants :

« 1° Etablir un classement des lignes d'intérêt secondaire, sur les résultats d'une comptabilité faisant apparaître, pour chaque ligne, le prix de revient de l'exploitation et l'importance des bénéfices ou des déficits d'exploitation ;

« 2° Etudier, pour les lignes dont le déficit paraît susceptible d'être résorbé, dans le cadre d'une réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français, les moyens de rendre cette exploitation rentable dans le délai d'un an, notamment par l'allègement des charges de personnel, l'utilisation de moyens de traction modernes (autorails, locomoteurs Diesel, etc.) et la mise en vigueur de règles d'exploitation simplifiées, adaptées à la faiblesse du trafic ;

« 3° Décharger la Société nationale des chemins de fer français de l'exploitation des lignes qu'elle n'est pas en mesure d'assurer sans déficit pour son budget ;

« 4° Rechercher avec les autorités, les collectivités, les activités publiques ou privées locales, s'il existe des modalités de gestion à caractère public, privé ou mixte, susceptibles d'assurer le maintien des lignes d'intérêt départemental ou interdépartemental dans des conditions qui, adaptées aux besoins locaux, n'entraînent pas de charges pour les finances publiques ;

« 5° Procéder à la fermeture des lignes pour lesquelles aucune solution acceptable n'aura pu être trouvée, lorsque, compte tenu du coût des services de remplacement, le bilan de l'opération apparaîtra favorable dans le cadre de l'économie générale du pays ».

Quelqu'un demande-t-il la parole ?

M. le rapporteur. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des moyens de communication a ajouté une phrase supplémentaire au primo de l'article unique de la proposition de résolution de M. Pellenc, après les mots « et l'importance des bénéfices ou des déficits d'exploitation » la commission des moyens de communication propose d'ajouter les mots : « et sur les conséquences économiques de leur éventuelle suppression ».

Si l'auteur de la proposition de résolution voulait se rallier à cette adjonction il serait peut-être plus commode d'obtenir un vote de l'assemblée.

M. Pellenc. Je demande la parole.

Mme le président. La parole est à M. Pellenc.

M. Pellenc. Madame le président, les préoccupations de M. le rapporteur de la commission des moyens de communication rejoignent complètement les préoccupations des membres unanimes de la sous-commission chargée de suivre et d'apprécier la gestion des entreprises industrielles nationalisées. C'est donc bien volontiers que je donne mon adhésion à la demande qu'il a formulée au nom de sa commission.

Mme le président. L'auteur de la proposition de résolution est d'accord avec la commission pour compléter son texte.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution, complétée comme il vient d'être indiqué.

Je suis saisie d'une demande de scrutin présentée par le groupe des indépendants.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

Mme le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants..... 305
Majorité absolue..... 153

Pour l'adoption..... 287
Contre 18

Le Conseil de la République a adopté.

— 13 —

COMMISSION DU PLAN D'EQUIPEMENT D'HYGIENE SOCIALE

Nomination d'un membre

Mme le président. Je rappelle au Conseil de la République que la commission de la famille, de la population et de la santé publique a présenté une candidature pour la commission du plan d'équipement d'hygiène sociale. (Application du décret du 18 mars 1952.)

Le délai d'une heure, prévu par l'article 16 du règlement, est expiré.

La présidence n'a reçu aucune opposition.

En conséquence, je déclare cette candidature validée et je proclame M. Mathieu membre de la commission du plan d'équipement d'hygiène sociale. *(Applaudissements.)*

— 14 —

RETRAIT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

Mme le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Yves Jaouen déclare retirer la proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi portant ouverture de crédits pour réparer les pertes causées par les tempêtes du mois de mars 1952 dans le Finistère, qu'il avait déposée le 1er avril 1952.

Acte est donné de ce retrait.

— 15 —

DEPOT D'UN RAPPORT

Mme le président. J'ai reçu de M. Marius Moutet un rapport fait au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant le Président de la République à ratifier le traité de paix avec le Japon. (N° 159, année 1952.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 183 et distribué.

— 16 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

Mme le président. Je rappelle que le Conseil de la République a précédemment décidé de tenir séance demain mercredi 9 avril à quinze heures avec l'ordre du jour suivant :

Discussion de la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale concernant certaines catégories d'aveugles et de grands infirmes (nos 60 et 173 ; année 1952, Mme Delabie, rapporteur, et avis de la commission des finances, M. Clavier, rapporteur).

Il n'y a pas d'opposition ?...

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-huit heures trente minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

Modification aux listes électorales des membres des groupes politiques.

GROUPE DU RASSEMBLEMENT DES GAUCHES RÉPUBLICAINES ET DE LA GAUCHE DÉMOCRATIQUE

(63 membres au lieu de 64.)

Supprimer le nom de M. Sarrien.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE LE 8 AVRIL 1952

Application des articles 82 et 83 du règlement ainsi conçus:

« Art. 82. — *Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.*

« *Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.* »

« Art. 83. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder* **un mois.**

« *Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion.* »

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application du règlement du Conseil de la République.)

Présidence du conseil.

N° 1534 Marc Rucart.

Affaires économiques.

N°s 1916 Jean Geoffroy; 2041 Jean Geoffroy; 2772 Marcelle Devaud; 2864 Jean Geoffroy; 3319 Marcel Boulangé; 3318 Jean Guiter; 3349 Jean Guiter, 3350 Yvon Razac; 3452 Omer Capelle.

Agriculture.

N° 3282 Alfred Wehrung.

Budget.

N°s 2271 André Litaise; 2633 Luc Durand-Réville; 2704 Pierre de Villoutreys; 2803 René Depreux; 2804 René Depreux; 2805 René Depreux; 2877 René Depreux; 2879 René Depreux; 2948 René Depreux; 3176 Yves Jaouen; 3188 Jacqueline Thome-Patenôtre; 3215 Henri Cordier; 3308 Etienne Restat; 3388 Yves Estève; 3414 Gabriel Tellier; 3415 Alfred Westphal.

Finances et affaires économiques.

N°s 767 Charles-Cros; 840 André Dulin; 1158 René Depreux; 274 Henri Rochereau; 694 Maurice Pic; 797 Paul Baratgin; 841 René Coty; 842 Henri Rochereau; 843 Jacques Gadoin; 899 Gabriel Tellier; 1082 Paul Baratgin; 1109 André Lassagne; 1285 Etienne Rabouin; 1305 Fernand Auberger; 1351 Jean Bertaud; 1370 Jean Clavier; 1393 Edgar Tailhades; 1402 Franck-Chante; 1434 Franck-Chante; 1499 Maurice Walker; 1500 Maurice Walker; 1529 Jacques de Menditte; 1761 Jean Durand; 1765 Alex Roubert; 1836 Jean Doussot; 1894 Alfred Westphal; 1910 Marc Bardon-Damarzid; 1938 Maurice Pic; 1947 Yves Jaouen; 1948 Joseph-Marie Leccia; 2069 Jacques Beauvais; 2083 René Depreux; 2089 Camille Héline; 2094 André Lassagne; 2137 Gaston Chazette; 2227 Antoine Avinin; 2251 René Depreux; 2335 Jules Patient; 2479 Luc Durand-Réville; 2484 Maurice Pic; 2543 Pierre Romani; 2572 Joseph Lecacheux; 2573 Jules Patient; 2598 Albert Denvers; 2714 Jean Doussot; 2735 Camille Héline; 2756 Edgar Tailhades; 2791 Robert Hoeffel; 2945 Mamadou Dia; 2973 Jacques Bozzi; 2999 Paul Pauly; 3141 Jacques Debû-Bridel; 3154 Jean Bertaud; 3250 Emile Aubert; 3257 Jacques Destrée; 3273 René Depreux; 3278 Martial Brousse; 3279 Martial Brousse; 3280 Charles Naveau; 3297 Camille Héline; 3319 Marcel Boulangé; 3324 Henri Maupoil; 3325 Henri Maupoil; 3326 Henri Maupoil; 3340 Edouard Soldani; 3344 Albert Denvers; 3351 Michel Debré; 3353 François Patenôtre, 3373 Paul Driant; 3375 Jean Geoffroy; 3392 André Armengaud; 3393 Henri Barré; 3394 Jacques Beauvais; 3396 Henri Maupoil; 3407 Roger Carcassonne; 3408 Jacques Debû-Bridel; 3416 Marcel Boulangé; 3417 Marcel Boulangé; 3419 François Ruin; 3425 Jean-Eric Bousch; 3426 Roger Carcassonne; 3431 Léo Hamon.

France d'outre-mer.

N° 3312 Mamadou Dia.

Industrie et commerce.

N° 3254 Chérif Sisbane.

Intérieur.

N°s 3382 Paul Pauly; 3429 Xavier Pidoux de La Maduère.

Justice.

N°s 3218 Emile Claparède; 3252 Franck-Chante.

Reconstruction et urbanisme.

N°s 3338 Jacques Beauvais; 3431 André Southon.

Santé publique et population.

N°s 3291 Gaston Chazette; 3381 Camille Héline.

Travail et sécurité sociale.

N°s 3173 Martial Brousse; 3318 Maurice Pic; 3405 Emile Vanrullen; 3435 Jean Doussot.

Travaux publics, transports et tourisme.

N°s 3213 Luc Durand-Réville; 3406 Pierre Boudet.

AGRICULTURE

3507. — 8 avril 1952. — **M. André Dulin** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° les quantités de blé des récoltes 1950-1951 et 1951-1952 que la France a exportées, avec l'indication des pays destinataires et des prix (fob ports français); 2° les quantités de blé déjà importées au titre de la campagne 1951-1952 et celles qui devront être importées en fonction des contrats passés, avec l'indication des pays originaires et des prix (rendu ports français).

3508. — 8 avril 1952. — **M. Geoffroy de Montalembert** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** les suggestions qu'il lui a faites au nom de la commission des finances du Conseil de la République en sa qualité de rapporteur du budget de l'agriculture, en même temps que M. le rapporteur général Berthoin, en ce qui concerne la lutte contre l'épidémie de fièvre aphteuse et lui demande les raisons pour lesquelles le vaccin antiaphteux fabriqué à Lyon par l'institut français de la fièvre aphteuse est mis si parcimonieusement à la disposition des éleveurs dont les animaux sont atteints par la maladie; et, dans le cas où la pénurie de vaccin serait motivée par l'afflux des demandes, elles-mêmes provoquées par l'extension de l'épidémie — 1316 exploitations auraient été atteintes récemment par l'épidémie en Seine-Inférieure — les raisons pour lesquelles la suggestion faite par lui-même de mettre à la disposition du laboratoire central de recherches de Maisons-Alfort les crédits nécessaires au développement des recherches n'a pas encore été réalisée.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

3509. — 8 avril 1952. — **M. Marcel Boulangé** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que les tarifs des indemnités kilométriques allouées aux fonctionnaires qui utilisent leur voiture personnelle pour les besoins de l'administration, ont été fixées par le décret n° 49-439 du 30 mars 1949 et que, depuis cette date, ces tarifs n'ont pas été réajustés; que, cependant, depuis cette époque, des augmentations très importantes sont intervenues sur les divers éléments déterminant le prix de revient du prix kilométrique; que ces augmentations rendent dérisoires les indemnités kilométriques actuellement versées et qu'une situation particulièrement préjudiciable est ainsi faite à de nombreuses catégories de fonctionnaires; et demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à cet état de choses qui ne saurait se prolonger encore longtemps.

3510. — 8 avril 1952. — **M. Charles Morel** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que le décret du 21 décembre 1951, visant les articles 15 à 21 de la loi de finances du 24 mai 1951, oblige les bouchers et les expéditeurs de viandes à se munir de vignettes fiscales qui ne peuvent être vendues que par les recettes centrales des contributions indirectes; que, dans les départements ruraux, et surtout dans les départements de montagne, ces recettes centrales sont souvent fort éloignées des centres d'abattage, ce qui oblige les commerçants, soit à faire des avances de fonds assez considérables, soit à effectuer des déplacements longs et onéreux qui sont parfois impossibles pendant les mois d'hiver lorsque les routes

sont bloquées par la neige; et lui demande s'il compte rendre l'acquisition de ces vignettes plus accessible aux intéressés en en confiant la vente aux perceptions ou aux recettes buralistes, ou par tout autre moyen.

3511. — 8 avril 1952. — **M. Charles Morel** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que la taxe unique sur la viande permettant actuellement au Trésor d'encaisser des sommes qui dépassent les prévisions les plus optimistes, demande s'il ne serait pas possible de ramener à un taux plus normal la taxe frappant le porc, et cela dans les plus brefs délais, car c'est généralement pendant l'hiver qu'est confectionnée la charcuterie familiale, base de l'alimentation des ruraux et des populations ouvrières de province.

3512. — 8 avril 1952. — **M. Charles Morel** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'émotion de certains milieux agricoles a été soulevée par l'application du décret du 21 décembre 1951 aux cas traditionnels où le porc est abattu à la propriété, le surplus non utilisé pour la consommation familiale étant seul vendu par le producteur lui-même et en quantité très minime, généralement sous forme de charcuteries préparées sur les marchés de la région; et demande si dans ces conditions, cet impôt nouveau ne frappe pas un produit fermier qui, selon les us et coutumes, devrait être exempt de toute taxe; et s'il ne serait pas abusif d'assujettir à la patente, au même titre que les bouchers et charcutiers professionnels, les agriculteurs qui se livreraient occasionnellement à ces transactions.

3513. — 8 avril 1952. — **M. Marcel Plaisant** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si, en présence de l'article 753 du code général des impôts stipulant que: « 1° pour la liquidation et le payement des droits de mutation par décès, la valeur de la propriété des biens meubles est déterminée sauf preuve contraire; 3° ... par la déclaration détaillée et estimative des parties. Toutefois pour les meubles meublants et sans que l'administration ait à en justifier l'existence la valeur imposable ne peut être inférieure à 5 p. 100 de l'ensemble des autres valeurs mobilières et immobilières de la succession, la preuve contraire étant aussi réservée »; les parties peuvent se référer purement et simplement au forfait de 5 p. 100 prévu par la loi ou si l'administration peut exiger la production d'un état sur timbre pour l'estimation du mobilier pour les successions ouvertes depuis le 1er janvier 1949.

3514. — 8 avril 1952. — **M. Henri Varlot** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que dans le secteur privé les prestations d'allocations familiales sont, dans la majorité des cas, versées directement par les caisses aux bénéficiaires sur justifications patronales; que, par contre, en ce qui concerne les agents des collectivités locales, ces prestations sont servies mensuellement par le budget communal qui reçoit, en fin d'exercice, un remboursement du fonds national de compensation; cette dernière modalité de versement pose pour les très petites communes, dont le centime a une faible valeur, un problème délicat: dans le budget primitif 1952 d'une commune de Saône-et-Loire de 206 habitants, et dont le centime est évalué à 33 francs 16, les prestations d'allocations familiales d'un des seuls employés, le cantonnier, chargé de famille, interviennent de la façon suivante:

Recettes: remboursement du fonds de compensation.....	70.000
Dépenses: allocations familiales à verser.....	278.000
Déficit	200.000

déficit qui correspond à: $\frac{200.000 \text{ francs}}{33 \text{ francs } 16}$ = soit 6.031 centimes; en réalité, la commune en question ne met pas en recouvrement ces 6.031 centimes supplémentaires et le budget communal est équilibré grâce, d'une part, à la vente d'une coupe affouagère (recette inscrite: 270.000 francs), d'autre part, à une extrême réduction des autres dépenses non obligatoires (pour l'entretien des bâtiments communaux: 40.000 francs; pour les chemins ruraux, notamment: néant); et demande si, sur leur requête et après avis conforme de l'autorité préfectorale, ces communes déshéritées ne pourraient obtenir du fonds national de compensation le versement mensuel direct par ce dernier des prestations d'allocations familiales à leurs agents bénéficiaires, comme cela se pratique, en général, dans le commerce et l'industrie; ou bien, en cas d'impossibilité majeure, s'il ne pourrait être trouvé une autre solution à ce problème.

JUSTICE

3515. — 8 avril 1952. — **Mme Suzanne Crémieux** demande à **M. le ministre de la justice** quelle est la qualité juridique de la créance de l'acheteur d'une voiture automobile qui a versé à la commande le montant intégral du prix de cette voiture, à l'exclusion des taxes et des hausses sur les pneumatiques, et qui ne peut — par suite de la mise en faillite du constructeur — obtenir la livraison du véhicule; et si le fait que les conditions générales de vente reproduites au verso du bon de commande dudit constructeur précisent que le versement ne comportent pas pour l'acheteur la faculté de se dédire, fait obstacle à l'application de l'article 1590, paragraphe 3, du code civil, au profit de l'acheteur de la voiture non livrée.

RECONSTRUCTION ET URBANISME

3516. — 8 avril 1952. — **M. André Méric** demande à **M. le ministre de la reconstruction et de l'urbanisme** si la législation en vigueur permet à un office public d'habitations à loyer modéré de souscrire un contrat avec un tiers en vertu duquel: 1° ce dernier installerait à ses frais le chauffage central dans plusieurs immeubles d'habitations à loyer modéré; 2° lui concéderait, par ailleurs, l'exploitation de la chaufle auprès de locataires habitant dans ces immeubles.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

3517. — 8 avril 1952. — **M. Francis Le Basser** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que, contrairement aux invalides du travail, les invalides ou grands mutilés de guerre pensionnés ayant à leur charge une tierce personne salariée chargée de les soigner, de tenir leur ménage, sont astreints au payement des cotisations à la sécurité sociale (assurances sociales, allocations familiales); cette différence de traitement apparaissant difficilement justifiable, lui demande s'il ne lui serait pas possible d'accorder les mêmes exonérations aux invalides ou grands mutilés de guerre qu'aux invalides du travail.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

DEFENSE NATIONALE

3438. — **M. Fernand Auberger** demande à **M. le ministre de la défense nationale** si un gendarme qui a été inscrit au tableau d'avancement pour le grade de chef de brigade peut être rayé dudit tableau du fait de son inaptitude, reconnue médicalement, à servir sur les théâtres d'opérations extérieurs. (*Questions du 11 mars 1952.*)

Réponse. — Réponse affirmative. — Un militaire de la gendarmerie, reconnu définitivement inapte à servir sur les théâtres d'opérations extérieurs, ne peut être inscrit ou maintenu à un tableau d'avancement, que si cette inscription peut être appuyée d'un rapport spécial, précisant notamment l'origine des maladies ou infirmités entraînant l'inaptitude (blessure de guerre, blessure grave reçue en service commandé, maladies contractées en opérations ou sur un théâtr d'opérations d'extérieur). Toute situation particulière, exceptionnellement digne d'intérêt et n'entrant pas dans le cadre du rapport visé ci-dessus, est signalée à la direction de l'arme pour décision.

EDUCATION NATIONALE

3334. — **M. Marcel Leger** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'arrêté du 15 décembre 1944 portant règlement et programme du brevet professionnel de comptable, lequel ne prévoit par le bénéfice de l'admissibilité pour les candidats ayant échoué à l'oral; lui signale que ce bénéfice est conservé dans tous les autres examens officiels notamment pour l'examen d'expert comptable (décret du 19 juillet 1948); et demande si, par voie d'analogie, les mêmes règles ne pourraient pas être appliquées pour cet examen. (*Question du 29 janvier 1952.*)

Réponse. — Les examens professionnels ne comportant qu'une seule session par an, le maintien d'une admissibilité pour la session suivante est rendu plus difficile; d'autre part, le pourcentage des échecs aux brevets professionnels commerciaux à cause de l'oral est extrêmement faible; toutefois, la question a déjà retenu l'attention du secrétariat d'Etat à l'enseignement technique et est actuellement à l'étude.

Beaux-arts.

3372. — **M. Franck Chante** signale à **M. le secrétaire d'Etat aux beaux-arts** que l'architecte des bâtiments de France de Valence a fait enlever, en 1945, à la mairie de Vallon-Pont-d'Arc (Ardèche) pour les faire restaurer gratuitement par la manufacture des Gobelins sept tapisseries d'Aubusson qui appartiennent à cette commune; que depuis sept années, malgré de multiples réclamations, ces pièces de grande valeur n'ont pas été restituées à la commune de Vallon; et lui demande à quelle date rapprochée ces tapisseries restaurées gratuitement seront mise à la disposition de la commune intéressée. (*Question du 8 février 1952.*)

Réponse. — La restauration des tapisseries est terminée. Il ne reste plus que deux pièces à doubler de toile. Lorsque ces deux pièces seront prêtes, l'ensemble sera envoyé aux frais de l'Etat à la mairie de Vallon-Pont-d'Arc (Ardèche).

FONCTION PUBLIQUE

3385. — **M. Paul Giauque** demande à **M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil, chargé de la fonction publique,** si un fonctionnaire, mis dans l'impossibilité absolue de participer à un examen d'aptitude à une fonction publique par suite d'un accident de travail dont il a été victime l'avant-veille du jour où il était appelé à

subir cet examen, peut, le cas de force majeure pouvant être invoqué, obtenir son intégration dans la fonction visée sans avoir satisfait aux épreuves dudit examen et ce, par simple référence aux notes et appréciations contenues dans son dossier administratif, ou s'il peut être admis à subir cet examen à une session qui lui serait particulièrement destinée. (*Question du 21 février 1952.*)

Réponse. — Le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil répond à l'honorable parlementaire que le cas évoqué n'est réglé par aucune disposition législative ou réglementaire. En règle générale, aucune disposition ne dispense un candidat de subir un examen pour l'accès à un emploi public même s'il a été empêché de le subir par un cas de force majeure.

INTERIEUR

3346. — **M. Paul Giauque** demande à **M. le ministre de l'intérieur:** 1° s'il est exact que seuls pourront être intégrés directement dans le nouveau cadre des officiers de police de la sûreté nationale les inspecteurs de la sûreté nationale et les secrétaires de police régionale d'Etat qui, au 1er janvier 1952, auront exercé pendant six ans au moins des fonctions de police dans un corps de la sûreté nationale ou de la police d'Etat; auront obtenu la qualité d'officier de police judiciaire à la suite de l'examen spécial prévu par l'article 9 du code d'instruction criminelle; 2° s'il ne pense pas qu'il serait à la fois logique et équitable que les inspecteurs de la sûreté nationale et les secrétaires de police exerçant depuis six ans au moins des fonctions de police et titulaires de l'un des diplômes requis pour l'entrée à l'école d'administration puissent être également intégrés directement dans le cadre des officiers de police, au même titre que les fonctionnaires ayant obtenu la qualité d'officier de police judiciaire, comme le prévoyait d'ailleurs le projet initial de statut de l'administration, attendu que: les diplômes requis pour l'entrée à l'école nationale d'administration apparaissent comme étant d'un niveau supérieur à celui d'officier de police judiciaire; la possession d'un des diplômes mentionnés serait, à l'avenir, exigé pour le recrutement des nouveaux officiers de police; 3° les mêmes facilités d'obtenir, antérieurement au 1er janvier 1952, la qualité d'officier de police judiciaire n'ont pas été accordées aux deux catégories de fonctionnaires susceptibles d'être intégrés dans le cadre envisagé, attendu qu'aucun examen d'officier de police judiciaire n'a été prévu pour les secrétaires de police en 1949 et 1950. (*Question du 31 janvier 1952.*)

Réponse. — Compte tenu de ce que le projet de statut concernant le corps des officiers de police n'a pas encore été soumis à l'examen du comité technique paritaire et qu'il est en conséquence susceptible d'être modifié, les dispositions communiquées ci-dessous ne peuvent être considérées comme définitives. 1° Réponse affirmative. Il est à remarquer cependant que les mesures d'intégration envisagées ne pourront intervenir qu'en faveur de fonctionnaires dont la manière de servir est satisfaisante. 2° En raison des tâches qui doivent être dévolues aux officiers de police, il est indispensable que ces fonctionnaires possèdent la qualité d'officier de police judiciaire. Or, celle-ci ne peut s'acquérir qu'à la suite de l'examen spécial prévu par l'article 9 du code d'instruction criminelle. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'envisager l'intégration directe dans le corps des officiers de police, des inspecteurs de la sûreté nationale et des secrétaires de police d'Etat non officiers de police judiciaire quand bien même ceux-ci seraient titulaires d'un diplôme d'enseignement supérieur. 3° S'il est exact que les secrétaires de police n'ont pu participer aux épreuves des examens d'officiers de police judiciaire qui ont eu lieu en 1949 et 1950, il convient de souligner qu'ils ont eu la faculté de se présenter à celui qui a été organisé au mois de décembre 1951. D'autre part, il est permis de penser que le statut des officiers de police instituera une période transitoire au cours de laquelle les inspecteurs et les secrétaires de police pourront vraisemblablement, d'une part, se présenter, jusqu'à concurrence des trois fois autorisées, à l'examen d'officier de police judiciaire, d'autre part, en cas de succès à cet examen, avoir vocation à devenir officier de police.

FRANCE D'OUTRE-MER

3285. — **M. Mamadou M'Bodje** expose à **M. le ministre de la France d'outre-mer** que depuis plusieurs mois les agents des cadres locaux du Soudan français remboursent au budget local des indemnités de déplacement qu'ils ont touchées de bonne foi, conformément à l'arrêté local n° 3481 du 14 décembre 1950; que les retenues ainsi opérées, s'élevant parfois au tiers de la solde mensuelle de chaque agent, diminuent considérablement le pouvoir d'achat de celui-ci; que la mesure appliquée uniquement auxdits agents ne touche pas les autres cadres administratifs; et lui demande les mesures qu'il compte prendre pour: 1° faire suspendre ces remboursements imprévus et injustes; 2° faire reverser aux intéressés les sommes indûment réclamées par l'administration; 3° faire substituer, pour les déplacements des fonctionnaires, au taux dit forfaitaire, fixé par arrêté local du 1er mai 1951, un taux journalier plus normal et plus équitable. (*Question du 4 janvier 1952.*)

Réponse. — Comme suite à la réponse d'attente faite à la question écrite n° 3285 du 4 janvier 1952, il résulte des renseignements fournis par le haut commissaire de la République en Afrique occidentale française que: l'arrêté local n° 3481 du 14 décembre 1950 a fixé les tarifs de l'indemnité pour frais de déplacement à des taux journaliers supérieurs à ceux précédemment en vigueur. Son application a conduit au payement de rappels importants dont l'ampleur a amené l'administration locale à abroger ce texte et à le remplacer par celui du 1er mai 1951 qui a créé, pour les agents exerçant des fonctions essentiellement itinérantes, des indemnités fixées forfaitairement. Il n'était plus possible dès lors de continuer le payement de rappels au titre de l'arrêté du 14 décembre 1950 aux agents qui n'en avaient pas encore bénéficié. Cela impliquait la reprise des rappels déjà effectués au même titre, afin que certains agents ne fussent pas privilégiés par rapport à d'autres régis par le même texte. Cette situation budgétaire interdit au chef de territoire d'envisager une mesure de remise gracieuse générale. Cependant, pour ne pas diminuer la rémunération actuelle des agents en cause, il se propose de prélever les trop perçus, par priorité, sur les rappels qui seraient dus au titre de textes intervenus récemment en matière de revalorisation de certains accessoires de solde. Le recouvrement des trop-perçus subsistant après affectation du montant de ces rappels ne sera poursuivi qu'après étude de chaque cas particulier. Le gouverneur du Soudan a mis à l'étude une revalorisation des indemnités actuelles pour certains agents itinérants, en fonction des possibilités du budget local.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

3355. — **M. Jean Durand** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° que la loi n° 52-4 du 3 janvier 1952 relative au budget annexe des prestations familiales agricoles a décidé, dans son article 2, qu'à partir du 1er avril 1952, les prestations familiales des exploitants agricoles et artisans ruraux seraient calculées sur la même base que celles de tous les salariés; 2° que les prestations des artisans et travailleurs indépendants du régime général vont — sauf décision à intervenir avant le 1er avril 1952 — continuer à être calculées selon les règles posées par l'article 10, premier alinéa, de la loi n° 51-1126 du 26 septembre 1951, c'est-à-dire à un taux inférieur de 17,25 p. 100 à celui applicable à toutes les autres catégories de bénéficiaires; 3° que les artisans et travailleurs indépendants du régime général cotisent comme tous les autres consommateurs à la taxe additionnelle à la taxe à la production finançant le budget annexe des prestations familiales agricoles; et lui demande de faire au plus tôt cesser cette injustice, soit en modifiant le décret n° 51-968 du 7 juillet, soit en déposant et en faisant voter un projet de loi décidant à compter du 1er avril, la parité des prestations de toutes les catégories de bénéficiaires. (*Question du 2 février 1952.*)

Réponse. — La situation exposée par l'honorable parlementaire a retenu toute l'attention de mon département, qui recherche avec les ministres intéressés la solution d'harmonisation dont tout le monde reconnaît la nécessité.

3402. — **M. Marcel Boulangé** expose à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** que certains retraités de l'administration, également titulaires d'une pension de la caisse nationale d'assurances sur la vie, bénéficient de ce fait des prestations en nature de l'assurance maladie; et demande si les intéressés doivent également verser une cotisation à la sécurité sociale par précompte sur leur pension principale et s'il peut y avoir une option entre les deux régimes. (*Question du 21 février 1952.*)

Réponse. — Conformément aux dispositions des décrets des 31 décembre 1946 et 20 octobre 1947 et à celles de la loi du 12 avril 1949, les retraités civils et militaires ne sont exonérés des cotisations de sécurité sociale dues en cette qualité que lorsqu'ils cotisent par ailleurs en raison d'une activité salariée. Le décret du 26 janvier 1951 et l'arrêté du 19 novembre 1951, pris en application de l'article 4 de ce texte, n'ont donc prévu le remboursement de la cotisation précomptée sur les arrérages de pension que dans ce cas. Il est toutefois signalé que la situation, au regard de l'assurance maladie, des titulaires de plusieurs pensions de vieillesse fait actuellement l'objet d'échanges de vue entre les départements ministériels intéressés.

3474. — **M. Roger Fournier** signale à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale** les protestations véhémentes émanant des syndicats agricoles résultant de l'envoi d'une lettre comminatoire de la régie de recettes et de dépenses du ministère du travail aux agriculteurs ayant employé des prisonniers de guerre et leur réclamant des sommes parfois très importantes au titre de l'indemnité compensatrice, à régler sous huitaine, sous peine de poursuites et saisies; et lui demande si une sage politique ne consisterait pas à annuler ces soi-disant dettes, étant donné qu'il n'est pas de bonne politique de les réclamer au bout de plusieurs années; étant donné que les augmentations successives de l'indemnité compensatrice ont été décidées sur simple décision du service intéressé et sont appliquées rétroactivement; étant donné que dans la plupart des cas les agriculteurs se seraient séparés de la main-d'œuvre des prisonniers allemands s'ils avaient connu au fur et à mesure ces augmentations devenues trop onéreuses pour leur faible trésorerie, étant donné, enfin que cette remise de dettes serait d'autant plus opportune que l'année 1951 a été très mauvaise et parfois catastrophique pour nos agriculteurs sinistrés du fait des intempéries de toutes sortes (gelées, grêle, tornades et inondations) qui ont réduit à néant la majeure partie des récoltes. (*Question du 18 mars 1952.*)

Réponse. — Les employeurs agricoles de prisonniers de guerre allemands devaient à l'Etat une indemnité compensatrice égale à la différence entre le montant des frais de nourriture, d'entretien et du salaire des prisonniers et le salaire d'un ouvrier agricole français de même catégorie tel qu'il était fixé par les arrêtés préfectoraux. Tous les employeurs, sans distinction, ont bénéficié de cette main-d'œuvre en vertu d'une convention de louage qu'ils ont signé librement au moment de la mise à leur disposition de

cette main-d'œuvre en application de ma circulaire 163 MO du 15 décembre 1945 qui fixait également les conditions générales d'utilisation des prisonniers contresignées le même jour. Aux termes de ces conditions générales, le versement des indemnités devait être effectué huit jours après réception des bordereaux liquidatifs. Ces dispositions étaient confirmées au verso des bordereaux, adressés mensuellement aux employeurs et précisaient qu'au cas de non-payement des intérêts de retard au taux de 3 p. 100 seraient exigibles. Il s'ensuit que les employeurs n'ayant pas encore réglé une dette contractée en 1945, 1946, 1947 et 1948 ont très largement bénéficié de délais de payement. Ils ne semblent avoir pour la plupart aucune raison valable pour dénoncer en 1952 leur engagement et refuser de payer à l'Etat le prix d'une main-d'œuvre que ce dernier leur a prêté à l'époque où il existait une grave pénurie de main-d'œuvre. Il est d'autre part certain que si ces employeurs avaient occupé des ouvriers français au lieu des prisonniers allemands, ils auraient eu à payer immédiatement et sans délai leurs salaires. Pour ces raisons, il ne peut échapper à l'honorable parlementaire que ces employeurs, en règle générale, ne peuvent se prévaloir des délais accordés pour obtenir de nouvelles mesures avantageuses à leur égard, mais qui seraient préjudiciables aux intérêts du Trésor.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

3379. — **M. Djamah Ali** expose à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** que bon nombre d'originaires de la Côte française des Somalis (Somalis, Danakils citoyens français) figurant sur les contrôles de l'inscription maritime de Djibouti et régulièrement en possession du livret B qui justifie de leur qualité professionnelle, demeurent de longs mois dans nos ports sans pouvoir trouver d'emploi; qu'ils sont ainsi, pour un embarquement de six mois réduits à un chômage force d'un an à dix-huit mois souvent, dont il est inutile de souligner les conséquences, et demande si cette situation résulte du fait que les Somalis ne sont engagés que par la seule compagnie des messageries maritimes à l'exclusion — par exemple à Marseille — des compagnies transatlantique, Chargeurs réunis, Fraissinet, Paquet, etc., expose cependant que des Somalis ont servi pendant la guerre à la compagnie transatlantique; qu'ils se demandent pourquoi, éliminés aujourd'hui, ils sont remplacés par des Arabes; et demande, estimant de toute justice et d'absolue nécessité que les Somalis inscrits maritimes vivent normalement, comme tous autres, de leur emploi, quelles mesures il décide d'apporter sans délai pour remédier à la situation anormale des inscrits maritimes Somalis. (*Question du 12 février 1952.*)

Réponse. — La disparition progressive des navires chauffant au charbon réduit dans des proportions considérables le nombre des postes de soutiers qui étaient très souvent confiés à des marins originaires des territoires d'outre-mer notamment de la Côte française des Somalis. Il en résulte pour ces éléments un chômage d'autant plus difficile à résorber que les navires de commerce chauffant au mazout ont leur personnel chauffeur au complet. D'autre part le reclassement à terre ne peut s'effectuer que dans quelques emplois sans spécialité tels ceux de docker ou de manœuvre pour lesquels les intéressés ne sont d'ailleurs embauchés qu'à titre occasionnel et temporaire. Devant cette situation, j'ai estimé, en accord avec M. le ministre de la France d'outre-mer que le seul remède était le rapatriement dans leur pays d'origine aux frais de l'Etat (budget de la marine marchande) des marins africains qui en feraient la demande. L'autorité maritime locale est habilitée à délivrer au nom de ces marins des réquisitions de transport à bord de tout navire en partance pour leur territoire d'origine.

ANNEXES AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mardi 8 avril 1952.

SCRUTIN (N° 80)

Sur la prise en considération du contre-projet (n° 1) opposé par M. Dutoit à la proposition de résolution relative à l'exploitation des lignes d'intérêt secondaire de la Société nationale des chemins de fer français.

Nombre des votants 243
Majorité absolue 122

Pour l'adoption 18
Contre 225

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Berlioz.
Calonne (Nestor).
Chaintron.
David (Léon).
Mlle Dumont (Mireille).
Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont (Yvonne), Seine.
Dupic.
Dutoit.
Franceschi.
Mme Girault.
Marrane.
Mostefai (El-Hadi).
Namy.
Petit (Général).
Primet.
Mme Roche (Marie).
Souquière.
Ulrici.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Alric.
André (Louis).
D'Argenlieu (Philippe).
Aubé (Robert).
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha (Abdelkader).
Benhabyles (Cherif).
Bernard (Georges).
Bertaud.
Berthoin (Jean).
Biatarana.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Bouquerel.
Bousch.
Brizard.
Brousse (Martial).
Brune (Charles).
Brunet (Louis).
Capelle.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Cayron (Frédéric).
Chalamon.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Chevalier (Robert).
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Cordier (Henri).
Cornu.
Coty (René).
Coupigny.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Debû-Bridel (Jacques).
Mme Delable.
Delalande.
Delfortrie.
Delorme (Claudius).
Depreux (René).
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud
Dia (Mamadou).
Djamah (Ali).
Doussot (Jean).
Driant.
Dubois (René).
Duchet (Roger).
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Mme Eboué.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat (Marhoun).
Fléchet.
Fleury (Jean), Seine.
Fleury (Pierre), Loire-Inférieure.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fourrier (Gaston), Niger.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gander (Lucien).
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
De Geoffre.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert Jules.
Gondjout.
De Gouyon (Jean).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Guiter (Jean).
Hamon (Léo).
Hebert.
Héline.
Hoeffel.
Houcke.
Jacques-Destrée.
Jaouen (Yves).
Jaubert (Alexis).
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
De Lachomette.
Laffargue (Georges).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
De La Gontrie.
Landry.
Lassagne.
Lassalle-Séré.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Le Guyon (Robert).
Lelant.
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Lemaître (Claude).
Emilien Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Litaise.
Lodéon.
Loison.
Longchambon.
Madelin (Michel).
Maire (Georges).
Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Maroger (Jean).
Jacques Masteau.
Mathieu.
De Maupeou.
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
Meillon.
De Menditte.
Menu.
Milh.
Molle (Marcel).
Monichon.
De Montalembert.
De Montullé (Latiet).
Morel (Charles).
Muscatelli.
Novat.
Olivier Jules).
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Patenôtre (François).
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Pernot (Georges).
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Pinsard.
Marcel Plaisant.
Plait.
Poisson
De Pontbriand.
Pouget (Jules).
Rabouin.
Radius
De Raincourt.
Randria.
Razac.
Restat.
Réveiliaud.
Reynouard.
Roberi (Paul).
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Sahoulba (Gontchomé).
Salier.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Siaut.
Sid-Cara (Cherif).
Sigué (Nouhoum).
Sisbane (Chérif).
Tamzali (Abdennour).
Teisseire.
Tellier (Gabriel).
Ternynck.
Th[illegible]adin.
Mme Thorne-Patenôtre (Jacqueline).
Tinaud (Jean-Louis).
Torrès (Henry).
Tucci
Vandaele.
Variot.
Vauthier
De Villoutreys.
Vitter (Pierre).
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Yver (Michel).
Zafimahova.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Assailit.
Auberger.
Aubert.
Augarde.
Ba (Oumar).
De Bardonnèche.
Barré (Henri), Seine.
Bène (Jean).
Biaka Boda.
Boulangé.
Bozzi
Brettes.
Canivez.
Carcassonne.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chazette.
Chochoy.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Denvers.
Descomps (Paul-Emile).
Diop (Ousmane-Soré).
Doucouré (Amadou).
Durieux.
Ferrant.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
De Fraissinette.
Geoffroy (Jean).
Grégory.
Gustave.
Haidara (Mahamane).
Hauriou.
Lafforgue (Louis).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Lasalarié.

Léonetti.
Malecot.
Malonga (Jean).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Merie.
Minvielle.
Moulet (Marius).
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Okala (Charles).
Paget (Alfred).
Patient.
Pauly.
Péridier.
Pic.
Pinton.
Pujol.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Soldani.
Southon.
Symphor.
Tailhades (Edgard).
Vanrullen.
Verdeille.

Excusés ou absents par congé :

MM. Durand-Réville, Ignacio-Pinto (Louis), Liotard et Mme Vialle (Jane).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 250
Majorité absolue..... 126

Pour l'adoption..... 18
Contre 232

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 81)

Sur la prise en considération du contre-projet (n° 2) opposé par MM. Chazette et Pauly à la proposition de résolution relative à l'exploitation des lignes d'intérêt secondaire de la Société nationale des chemins de fer français.

Nombre des votants..... 302
Majorité absolue..... 152

Pour l'adoption..... 60
Contre 242

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Assailit.
Auberger.
Aubert.
De Bardonnèche.
Barré (Henri), Seine.
Bène (Jean).
Boulangé.
Bozzi.
Brettes.
Canivez.
Carcassonne.
Champeix.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chazette.
Chochoy.
Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Denvers.
Descomps (Paul-Emile).
Diop (Ousmane-Socé).
Doucouré (Amadou).
Durieux.
Ferrant.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Geoffroy (Jean).
Grégory.
Gustave.
Hauriou.
Lafforgue (Louis).
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Malécot.
Malonga (Jean).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
M'Bodje (Mamadou).
Méric.
Minvielle.
Moutet (Marius).
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Okala (Charles).
Paget (Alfred).
Patient.
Pauly.
Péridier.
Pic.
Pujol.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Soldani.
Southon.
Symphor.
Tailhades (Edgard).
Vanrullen.
Verdeille.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Alric.
André (Louis).
D'Argenlieu (Philippe).
Aubé (Robert).
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha (Abdelkader).
Benhabyles (Cherif).
Berlioz.
Bernard (Georges).
Bertaud.
Berthoin (Jean).
Biatarana.
Boisrond.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Bouquerel.
Bousch.
Brizard.
Brousse (Martial).
Brune (Charles).
Brunet (Louis).
Calonne (Nestor).
Capelle.
Mme Cardot (Marie Hélène).
Cayrou (Frédéric).
Chaintron.
Chalamon.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Chevalier (Robert).
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Cordier (Henri).
Cornu.
Coty (René).
Coupigny.
Cozzano.
Mme Crémieux.
David (Léon).
Michel Debré.
Debû-Bridel (Jacques).
Mme Delabie.
Delalande.
Delfortrie.
Delorme (Claudius).
Depreux (René).
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Dia (Mamadou).
Djamah (Ali).
Doussot (Jean).
Driant.
Dubois (René).
Duchet (Roger).
Duclos.
Dumas (François).
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont, (Yvonne), Seine.
Dupic.
Durand (Jean).
Duteil.
Mme Eboué.
Enjalbert.
Estève.
Fechat (Marhoun).
Fléchet.
Fleury (Jean), Seine.
Fleury (Pierre), Loire-Inférieure.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fourrier (Gaston), Niger.
Franceschi.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gander (Lucien).
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
De Geoffre.
Giacomoni.
Glauque.
Gilbert Jules.
Mme Girault.
Gondjout.
De Gouyon (Jean).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Guiter (Jean).
Hamon (Léo).
Hebert.
Héline.
Hoeffel.
Houcke.
Jacques-Destrée.
Jaouen (Yves).
Jaubert (Alexis).
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
De Lachomette.
Laffargue (Georges).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
De La Gontrie.
Landry.
Lastagne.
Lassalle-Séré.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lecacheux.
Lecerin.
Le Digabel.
Léger.
Le Guyon (Robert).
Lelant.
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Lemaître (Claude).
Emilien Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Litaise.
Lodéon.
Loison.
Longchambon.
Madelin (Michel).
Maire (Georges).
Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Maroger (Jean).
Marrane.
Jacques Masteau.
Mathieu.
De Maupeou.
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
Meilhon.
De Menditte.
Menu.
Mith.
Molle (Marcel).
Monichon.
De Montalembert.
De Montullé (Lajillet).
Morel (Charles).
Mostefaï (El-Hadi).
Muscatelli.
Namy.
Noyal.
Olivier (Jules).
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Patenôtre (François).
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Pernot (Georges).
Peschaud.
Petit (Général).
Ernest Pezet.
Piales.
Pidoux de La Maduère.
Pinsard.
Marcel Plaisant.
Plait.
Poisson.
De Pontbriand.
Pouget (Jules).
Primet.
Rabouin.
Radius.
De Raincourt.
Randria.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Robert (Paul).
Mme Roche (Marie).
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Sahoulba (Gontchomé).
Saller.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Siaut.
Sid-Cara (Cherif).
Sigué (Nouhoum).
Sisbane (Cherif).
Souquière.
Tamzali (Abdennour).
Teisseire.
Tellier (Gabriel).
Temynck.
Tharradin.
Mme Thome Patenôtre (Jacqueline).
Tinaud (Jean-Louis).
Torrès (Henry).
Tucci.
Ulrich.
Vandaele.
Varlot.
Vauthier.
De Villoutreys.
Vitter (Pierre).
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Yver (Michel).
Zafimahova.
Zussy.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Augarde.
Ba (Oumar).
Biaka Boda.
Boivin-Champeaux.
De Fraissinette.
Haidara (Mahamane).
Pinton.

Excusés ou absents par congé :

MM. Durand-Réville, Ignacio-Pinto (Louis), Liotard et Mme Vialle (Jane).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants..... 307
Majorité absolue..... 154

Pour l'adoption..... 61
Contre 246

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

SCRUTIN (N° 82)

Sur la proposition de résolution relative à l'exploitation des lignes d'intérêt secondaire de la Société nationale des chemins de fer français.

Nombre des votants 300
Majorité absolue 151

Pour l'adoption 282
Contre 18

Le Conseil de la République a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abel-Durand.
Airic.
André (Louis).
D'Argenlieu (Philippe)
Assailit.
Aubé (Robert).
Auberger.
Aubert.
Avinin.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
De Bardonnèche.
Barré (Henri), Seine.
Barret (Charles), Haute-Marne.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha (Abdelkader).
Bène (Jean).
Benhabyles (Cherif).
Bernard (Georges).
Bertaud.
Berthoin (Jean).
Biatarana.
Boisrond.
Boivin-Champeaux.
Bonnefous (Raymond).
Bordeneuve.
Borgeaud.
Boudet (Pierre).
Boulange.
Bouquerel.
Bousch.
Bozzi.
Brettes.
Brizard.
Brousse (Martial).
Brunet (Louis).
Canivez.
Capelle.
Carcassonne.
Mme Cardot (Marie-Hélène).
Cayrou (Frédéric).
Chalamon.
Chambriard.
Champeix.
Chapalain.
Charles-Cros.
Charlet (Gaston).
Chastel.
Chazette.
Chevalier (Robert).
Chochoy.
Clairiaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Cordier (Henri).
Coty (René).
Coupigny.
Courrière.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Darmanthé.
Dassaud.
Michel Debré.
Debû-Bridel (Jacques).
Mme Delable.
Delalande.
Delfortrie.
Delorme (Claudius).
Denvers.
Depreux (René).
Descomps (Paul-Emile).
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Dia (Mamadou).
Diop (Ousmane-Socé).
Djamah (Ali).
Doucouré (Amadou).
Doussot (Jean).
Driant.
Dubois (René).
Dulin.
Dumas (François).
Durand (Jean).
Durieux.
Mme Eboué.
Enjalbert.
Estève.
Fechat (Marboun).
Ferrant.
Fléchet.
Fleury (Jean), Seine.
Fleury (Pierre), Loire-Inférieure.
Fournier (Bénigne), Côte-d'Or.
Fournier (Roger), Puy-de-Dôme.
Fourrier (Gaston), Niger.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gander (Lucien).
Gaspard.
Gasser.
Gatuing.
Gautier (Julien).
Le Geoffre.
Geoffroy (Jean).
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert Jules.
Gondjout.
De Gouyon (Jean).
Grassard.
Gravier (Robert).
Grégory.
Grenier (Jean-Marie).
Grimal (Marcel).
Grimaldi (Jacques).
Gros (Louis).
Guiter (Jean).
Gustave.
Hamon (Léo).
Hauriou.
Hebert.
Héline.
Hoeffel.
Houcke.
Jacques-Destrée.
Jaouen (Yves).
Jaubert (Alexis).
Jézéquel.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
De Lachomette.
Laffargue (Georges).
Lafforgue (Louis).
Lafleur (Henri).
Lagarrosse.
De La Gontrie.
Lamarque (Albert).
Lamousse.
Landry.
Lasalarié.
Lassagne.
Lassaille-Séré.
Laurent-Thouverey.
Le Basser.
Le Bot.
Lecacheux.
Leccia.
Le Digabel.
Léger.
Le Guyon (Robert).
Leiant.
Le Léannec.
Lemaire (Marcel).
Lemaître (Claude).
Léonetti.
Emilien Lieutaud.
Lionel-Pélerin.
Litaise.
Lodéon.
Loison.
Longchambon.
Madelin (Michel).
Maire (Georges).
Malécot.
Malonga (Jean).
Manent.
Marcilhacy.
Marcou.
Maroger (Jean).
Marty (Pierre).
Masson (Hippolyte).
Jacques Masteau.
Mathieu.
De Maupeou.
Maupoil (Henri).
Maurice (Georges).
M'Bodje (Mamadou).
Meilhon.
De Menditte.
Menu.
Meric.
Milh.
Minvielle.
Molle (Marcel).
Monichon.
De Montalembert.
De Montullé (Laillet).
Morel (Charles).
Moutet (Marius).
Muscatelli.
Naveau.
N'Joya (Arouna).
Novat.
Oka'a (Charles).
Olivier (Jules).
Paget (Alfred).
Pajot (Hubert).
Paquirissamypoullé.
Pascaud.
Patenôtre (François).
Patient.
Pauly.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Péridier.
Pernot (Georges).
Peschaud.
Ernest Pezet.
Piales.
Pic.
Pidoux de La Maduère.
Pinsard.
Marcel Plaisant.
Plait.
Poisson.
De Pontbriand.
Pouget (Jules).
Pujol.
Rabouin.
Radius.
De Raincourt.
Randria.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Robert (Paul).
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rotinat.
Roubert (Alex).
Roux (Emile).
Rucart (Marc).
Ruin (François).
Rupied.
Saboulba (Gontchomé).
Saller.
Satineau.
Schleiter (François).
Schwartz.
Sclafer.
Séné.
Serrure.
Siaut.
Sid-Cara (Chérif).
Sigué (Nouhoum).
Sisbane (Chérif).
Soldani.
Southon.
Symphor.
Taillades (Edgard).
Tamzali (Abdennour).
Teisseire.
Tellier (Gabriel).
Temynck.
Tharradin.
Mme Thome-Patenôtre (Jacqueline).
Tinaud (Jean-Louis).
Torrès (Henry).
Tucci.
Vandaele.
Vanrullen.
Varlot.
Vauthier.
Verdeille.
De Villoutreys.
Vitter (Pierre).
Vourc'h.
Voyant.
Walker (Maurice).
Wehrung.
Westphal.
Yver (Michel).
Zafimahova.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Berlioz.
Calonne (Nestor).
Chaintron.
David (Léon).
Mlle Dumont (Mireille), Bouches-du-Rhône.
Mme Dumont, (Yvonne), Seine.
Dupic.
Dutoit.
Franceschi.
Mme Girault.
Marrane.
Mostefaï (El-Hadi).
Namy.
Petit (Général).
Primet.
Mme Roche (Marie)
Souquière.
Ulrici.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Armengaud.
Augarde.
Ba (Oumar).
Biaka Boda.
Brune (Charles).
Cornu.
Duchet (Roger).
De Fraissinette.
Haidara (Mahamane).
Pinton.

Excusés ou absents par congé :

MM. Durand-Réville, Ignacio-Pinto (Louis), Liotard et Mme Vialle (Jane).

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et Mme Gilberte Pierre-Brossolette, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de:

Nombre des votants 305
Majorité absolue 153

Pour l'adoption 287
Contre 18

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Rectifications

au compte rendu in extenso de la séance du mardi 1er avril 1952

(*Journal officiel* du 2 avril 1952.)

Dans les scrutins concernant le projet de loi relatif à la communauté européenne du charbon et de l'acier:

N° 73, sur la motion présentée par M. Jean Maroger, au nom de la commission des finances, tendant à ordonner le passage à la discussion des articles;

N° 74, sur la motion préjudicielle présentée par M. Marcel Plaisant;

N° 78, sur l'article 1er;

N° 79, sur l'ensemble de l'avis.

M. Pinton, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », déclare avoir voulu voter « pour ».

N° 75, sur les paragraphes I, II et III de l'amendement (n° 14 rectifié) de M. Armengaud à l'article 2;

N° 76, sur l'amendement (n° 15 rectifié) de MM. Armengaud, Bousch, Longchambon, Jean Maroger et de Maupeou tendant à ajouter un article additionnel 2 *bis*.

N° 77, sur l'amendement (n° 17 rectifié) de M. Michel Debré tendant à compléter l'article 1er.

M. Pinton, porté comme « n'ayant pas pris part au vote », déclare avoir voulu voter « contre ».

Paris. — Imprimerie des *Journaux officiels*, 31, quai Voltaire.